Die rechtliche Stellung der Schiffsgläubiger nach den Brüsseler Vorentwürfen im Vergleiche mit dem deutschen Recht.

ACAD. LUGD. BAT. BIBL.

Inaugural-Dissertation

zur

Erlangung der juristischen Doktorwürde

der

Juristenfakultät zu Rostock

vorgelegt von

Friedrich Fittbogen,
Kammergerichtsreferendar.

Fittbogen

Potsdam, 1912.

Krämersche Buchdruckerei (Paul Brandt).

Referent:
Professor Dr. Wüstendörfer.

Meinen Eltern gewidmet.

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41553625_0110

§ 1.

Einleitung.

Die gewaltige Entwicklung der Technik macht unser Zeitalter zu dem des Verkehrs. Er bringt die Völker einander näher und fördert unter ihnen den Gedanken, sich über die die Nationen trennenden Fragen zu verständigen. Ein Zeichen der Zeit sind die internationalen Konventionen. Erinnert sei nur an die auf den verschiedenen Haager Konferenzen abgeschlossenen Abkommen und an die revidierte Berner Übereinkunft zum Schutze von Werken der Literatur und Kunst. In der letzten Zeit sind die Bestrebungen zur Schaffung eines einheitlichen Wechsel- und Seerechts in den Vordergrund getreten. Seit dem Jahre 1897 bemüht sich das Comité Maritime International in Brüssel,[1]) unterstützt durch die nationalen Zweigvereine in den einzelnen Ländern,[2]) über bestimmte Materien des Seerechts eine internationale Verständigung herbeizuführen. Von dem eifrigen Wirken des Vereins zeugen seine seit dem Gründungsjahre stattgehabten Tagungen in Antwerpen im Jahre 1898, in London 1899, Paris 1900, Hamburg 1902, Amsterdam 1904, Liverpool 1905, Venedig 1907, Bremen 1909 und Paris 1911.[3]) Gegenstand der Bestrebungen sind die Materien, die den Zusammenstoß von Schiffen, die Hülfeleistung und Bergung in Seenot, die beschränkte Haftung des Reeders, die Schiffshypotheken und privilegierten Forderungen der Schiffsgläubiger, sowie das Frachtrecht betreffen.

Nachdem die Regierungen der verschiedenen am Seeverkehr beteiligten Staaten für die Sache interessiert und ihre Vertreter bereits in den Jahren 1905 und 1909 in Brüssel zu internatio-

---

[1]) Über seine Organe siehe Hennebicq Bd. II Seite 28 f.

[2]) Sitz des deutschen Vereins für internationales Seerecht ist Hamburg.

[3]) Hennebicq Bd. II S. 29 und Annales De Droit Commercial Et Industriel Français...1911 Nr. 4 S. 316.

nalen Konferenzen zusammen getreten waren, führten die Verhandlungen der Brüsseler Konferenz des Jahres 1910 zu dem Ergebnis, daß bezüglich der Materie „abordage et sauvetage" am 23. September 1910 durch die Bevollmächtigten 25 verschiedener Staaten zwei Verträge unterzeichnet wurden, nämlich: Die Konvention pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage und die Konvention pour l'unification de certaines règles en matière d'assistance et de sauvetage maritimes. Sie liegen zur Zeit den einzelnen Staaten zur Ratifikation vor.

Im Gegensatz zu diesen Materien ist die Regelung der Frage über die Beschränkung der Haftung des Reeders, sowie über die Schiffshypotheken und Schiffsgläubigerrechte noch nicht zum Abschluß gelangt. Diese Rechtsgebiete waren ebenfalls Gegenstand der beiden diplomatischen Brüsseler Konferenzen der Jahre 1909 und 1910. Ihren Verhandlungen lagen die Vorentwürfe zu Grunde, die das Comité Maritime International auf seiner Venediger Tagung im Jahre 1907 an der Hand des von einer im Juni 1906 in Paris tagenden Kommission hergestellten Vertragsentwurfs als Ergebnis dieser und der vorhergehenden Konferenzen beschlossen hatte. Auf der ersten Konferenz wurden vorläufige Grundzüge (Bases) für ein Übereinkommen festgestellt und den Regierungen zur Prüfung gegeben. Als Ergebnisse der Konferenz des Jahres 1910 liegen jetzt drei Projekte vor und zwar ein Avant-Projet De Konvention Internationale pour l'unification de certaines règles concernant la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer in zwei durch das zu Grunde gelegte Haftungssystem sich scheidenden Fassungen (Avant-Projet A und B) und ein Avant-Projet De Convention Internationale pour l'unification de certaines règles relatives aux hypothèques et aux privilèges maritimes (in dieser Abhandlung der Kürze halber Avant-Projet C genannt.) Auch diese Vorentwürfe sollen zunächst von neuem von den Regierungen geprüft werden. Eine Fortsetzung der Verhandlungen ist für das Jahr 1913 geplant.[1])

Die Vorentwürfe der letzten Brüsseler Konferenz sind auf Veranlassung des Reichsjustizamts im Buchhandel veröffentlicht worden, „um allen Beteiligten Gelegenheit zu geben, zu den

[1]) Ursprünglich war das Jahr 1912 dafür in Aussicht genommen, Reichsjustizamt S. 5.

Entwürfen über die beschränkte Haftung und über die Schiffshypotheken und Privilegien Stellung zu nehmen."[1]) Sie verdienen erhebliche Beachtung, nicht nur von der wirtschaftlichen, sondern insbesondere auch von der juristischen Seite aus. Die endgültige Regelung dieser Materie auf internationalem Wege wird auch auf die nationale Gesetzgebung nicht ohne Einfluß bleiben, insbesondere werden sich Ausführungsgesetze als notwendig erweisen. Eine völlige Beseitigung der nationalen Seerechte ist, wie die Entwürfe jetzt lauten, nicht beabsichtigt, vgl. Art. 15 des Vorentwurfs A (= A 15), Art. 12 des Vorentwurfs B (= B 12) und Art. 11 des Vorentwurfs C (= C 11). Selbst aber, wenn eine endgültige Einigung über die beschränkte Haftung und die Schiffsprivilegien unter den Staaten nicht zustande kommen sollte, ist der Wert dieser internationalen Konferenzen nicht zu unterschätzen. Sie würden auch in diesem Falle auf die staatlichen Gesetzgebungen anregend und befruchtend wirken. Wesentlich beeinflußt ist schon jetzt die neueste Gesetzgebung Belgiens, insbesondere das Gesetz vom 10. Februar 1908 sur les droits réels maritimes,[2]) ebenso das griechische Gesetz vom 17. April 1910 alten Stils[3]) und der ungarische Seegesetzentwurf von 1909.[4])

Die Vorentwürfe regeln die Stellung der Schiffsgläubiger. In der deutschen Wissenschaft beansprucht dies Rechtsinstitut seit längerer Zeit ein besonderes Interesse. Denn die rechtliche Natur des Schiffsgläubigerrechts, wie es im deutschen Seerecht zum Ausdruck gekommen ist, gehört zu den bestrittensten Fragen. Umsomehr reizt es, die rechtliche Stellung dieser Gläubiger in den internationalen Vereinbarungen zu untersuchen und zu prüfen, inwieweit eine Übereinstimmung oder Abweichung von dem deutschen Rechte vorliegt.

§ 2.
Der Begriff der Schiffsgläubiger.

Der Name Schiffsgläubiger im deutschen Recht erklärt sich daher, daß diese Gläubiger ihre Befriedigung nicht aus dem

[1]) Reichsjustizamt S. 5.

[2]) Hennebicq Bd. II S. 24 ff. u. 67.

[3]) Deutscher Verein für internationales Seerecht, Procès-Verbaux 1910 S. 46 ff.

[4]) Schaps in der Zeitschrift f. d. gesamte Handelsrecht (Z) Bd. 69 S. 95 ff.

ganzen (gegenwärtigen und künftigen) Vermögen ihres Schuldners, des Schiffseigentümers oder „Reeders", suchen dürfen, sondern nur aus bestimmten Haftungsobjekten, nämlich dem aus Schiff und Fracht gebildeten sogenannten Schiffsvermögen, dessen wesentlicher Bestandteil das Schiff ist.[1]) Jedoch wird der Ausdruck im deutschen Rechte auch in einem weiteren Sinne für die Gattung der Gläubiger gebraucht, denen der Reeder nicht nur dinglich mit dem Schiffsvermögen, sondern auch persönlich mit seinem Landvermögen, z. B. in den Fällen der §§ 487, 754 Nr. 3 HGB. haftet. „Schiffsgläubiger" ist also genau genommen hier ein zu enger Ausdruck.[2]) Er wird aber auch in dieser Ausdehnung allgemein im deutschen Recht unbedenklich verwendet. Auch in der vorliegenden Arbeit soll die Bezeichnung nicht in ihrem ursprünglichen, sondern in dem erweiterten Sinne gebraucht werden, und auch für die Fälle, in denen der Schiffseigentümer nicht cum viribus, sondern pro viribus des Schiffsvermögens haftet. Die Ausdehnung des Begriffs auf alle diese Fälle geschieht jedoch nur soweit, als die Beziehung zum Schiffsvermögen entweder in der Gestaltung des Haftungssystems (Haftung mit Schiff und Fracht oder mit dem Wert dieser Gegenstände) oder in dem Vorzugsrecht der Gläubiger (Pfandrecht oder Privileg am Schiffsvermögen) gewahrt bleibt.

Eine Eigenart des deutschen Seerechts ist es, daß sämtlichen Schiffsgläubigern stets ein gegen Dritte wirksames, vom Gesetz „Pfandrecht" genanntes Vorzugsrecht am Schiffsvermögen, dem Objekt der beschränkten Haftung, zusteht. Hierdurch kommt es, daß die deutsche Rechtssprache unter Schiffsgläubigern dem juristischen Begriffe nach solche Gläubiger versteht, denen das Schiffsvermögen vorzugsweise vor anderen Gläubigern haftet.[3]) Auf die Schiffsgläubiger in diesem Sinne sollen jedoch die folgenden Ausführungen nicht begrenzt werden, da bei Zugrundelegung dieses Begriffs ein Teil der in den Entwürfen aufgeführten Schiffsgläubiger im wörtlichen Sinne nicht berücksichtigt werden könnte.

---

[1]) Mittelstein, Binnenschiffahrtsrecht Bd. I S. 415.

[2]) Handelsgesetze des Erdballs, Oesterreich S. 435 ebenso.

[3]) vgl. die Definitionen bei Schaps, Leipziger Zeitschr. 1907, S. 854, Schaps Seerecht S. 753, Anm. 1, Sieveking Seerecht S. 356, ähnlich Cosack Handelsrecht S. 130.

§ 3.
Sedes materiae.

Sedes materiae des internationalen Rechts sind die Vorentwürfe über die beschränkte Haftung des Reeders und die Schiffsprivilegien aus dem Jahre 1910. Wie der Name besagt, handelt es sich noch nicht um geltende Gesetze; die Vorentwürfe stellen vielmehr nur die Summe desjenigen dar, was bisher an internationaler Verständigung erreicht worden ist. Sie geben aber auch auf dem Gebiet des Erreichten keine erschöpfende Regelung der Materie, sondern nur l'unification de certaines règles.

Die Entwicklungsgeschichte dieser Beschlüsse ergibt sich aus den Tagungen des Comité und den diplomatischen Konferenzen. Als Vorläufer der letzten Konferenz vom 12. bis 27. September 1910 sind insbesondere die Tagungen des Comité in Amsterdam vom 14. bis 16. September 1904, in Liverpool vom 14. bis 17. Juni 1905 und in Venedig vom 25. bis 28. September 1907, sowie die diplomatische Konferenz in Brüssel vom 28. September bis 8. Oktober 1909 von Bedeutung. Die Verhandlungen dieser Konferenzen sind in den jedesmaligen Protokollen niedergelegt. Ihre Benutzung ist anders als bei einem vollendeten Gesetz zweiffellos zum Verständnis der Bestrebungen und der Absichten der Konferenzmitglieder, sowie des Inhalts der Versammlungsbeschlüsse von erheblicher Bedeutung, die dadurch erhöht wird, daß die von den einzelnen nationalen Vereinen und Regierungen den Konferenzen unterbreiteten schriftlichen Vorschläge in ihnen enthalten sind.

In der vorliegenden Abhandlung wird, soweit es sich um die Brüsseler Vorentwürfe des Jahres 1910 handelt, der französische Urtext und die deutsche Übersetzung in der Form zu Grunde gelegt, wie sie der auf Veranlassung des Reichsjustizamts im Jahre 1911 im Verlage von Guttentag erschienenen Besprechung[a]) der Vorprojekte beigefügt sind. Die benutzten Protokolle ergeben sich aus dem der Arbeit beigefügten Literaturverzeichnis.[b])

a) In der Arbeit zitiert als „Reichsjustizamt" oder „R.J.A."

b) Sie sind dort aufgeführt unter Comité Maritime International und Deutscher Verein für internationales Seerecht. Die Berichte des Comité werden in der Folge als Bulletin Nr. 11, Bulletin Nr. 12 und Bulletin Nr. 19, die des Deutschen Vereins als Prot. 1905, Prot. 1909, Prot. 1910 zitiert.

Für die Erkenntnis des Rechts der Schiffsgläubiger nach deutschem Recht sind die Vorschriften des 4. Buches des HGB., insbesondere die des 2. und 9. Abschnitts, maßgebend. Da diese Bestimmungen im wesentlichen den bereits im 5. vom „Seehandel" lautenden Buche des Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuchs (ADHGB.) enthaltenen gleichen, so ist es möglich, grundsätzlich die über das Seerecht des ADHGB. vorhandene Literatur auch für das jetzige Recht zu verwerten. Ebenso steht daher der Benutzung der „Protokolle der Kommission zur Beratung eines allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuchs" an und für sich nichts entgegen. Darüber, inwieweit die Materialien zu geltenden Gesetzen von der Wissenschaft zur Auslegung benutzt werden dürfen, herrscht bekanntlich Uneinigkeit. Ein näheres Eingehen auf diese Streitfrage erübrigt sich aber hier. Denn für die Ergründung der Frage, für die die Protokolle mit Vorliebe herangezogen werden, nämlich der der rechtlichen Natur des Schiffsgläubigerrechts, scheiden sie aus dem Grunde aus, daß sie sowohl für die eine als für die andere Theorie sprechen, eine bestimmte Stellung aber nicht haben. So glaubt Mittelstein[1]) die Übereinstimmung seiner Theorie von dem rein obligatorischen Charakter des Schiffsgläubigerrechts nachweisen zu können, Brodmann[2]) dagegen die Übereinstimmung mit seiner Auffassung von dem Vorhandensein eines dinglichen Rechts in dem Schiffsgläubigerrecht, Pferdmenges[3]) wiederum die Übereinstimmung der Protokolle mit seiner Lehre von der Rechtssubjektivität des Schiffsvermögens.[4])

Für die Materie der Schiffsgläubiger nach deutschem Seerecht ist ferner die Behandlung dieses Rechtsinstituts in dem Gesetz betr. die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt vom 15. Juni 1895 von Bedeutung, da die Vorschriften dieses Gesetzes inhaltlich, wenn auch nicht völlig, aber doch in den Hauptsachen mit denen des HGB. — und zwar bewußt im engen Anschluß an dieses — übereinstimmen und insbesondere die theoretischen Fragen über die Natur des Schiffsgläubigerrechts hier wie dort dieselben sind.[5]) Schließlich regelt im deutschen Recht noch das

[1]) Z. Bd. 39 S. 245.
[2]) Z. 52 S. 141 ff.
[3]) S. 9 ff, 30 ff.
[4]) Übereinstimmend Mathies S. 14, Hertz S. 18.
[5]) Mittelstein, Binnenschiffahrtsrecht Bd. I S. 413, 414, Cosack, Handelsrecht S. 157.

Reichsgesetz betr. die privatrechtlichen Verhältnisse der Flößerei vom 15. Juni 1895 die Beschränkung der Haftung des Floßeigentümers und die rechtliche Stellung der Floßgläubiger für die Fälle der Ersatzansprüche wegen Beschädigung durch ein Floß und der Bergungs- und Hilfskosten in einer den vorgenannten Gesetzen entsprechenden Weise, vgl. §§ 22 ff. a. a. O.[1])

§ 4.

Anwendbarkeit des internationalen Rechts.

Der A 15 bestimmt in Übereinstimmung mit dem B 12 und C 11 folgendes:

„Die Vorschriften dieses Übereinkommens werden in jedem Vertragsstaate zur Anwendung gebracht, wenn einer der Beteiligten einem anderen Vertragsstaat angehört; sie kommen ferner in den durch die Landesgesetze bestimmten Fällen zur Anwendung.

Der im Abs. 1 aufgestellte Grundsatz läßt jedoch das Recht der Vertragsstaaten unberührt, die Anwendung der Vorschriften dieses[2]) Übereinkommens zu Gunsten der Angehörigen solcher Staaten auszuschließen, die dem Übereinkommen nicht beigetreten sind."

Danach sind die internationalen Vereinbarungen nicht anwendbar, wenn sämtliche Beteiligte demselben Staate wie das entscheidende Gericht oder Nichtvertragsstaaten angehören, dagegen anwendbar, wenn auch nur einer der Beteiligten einem anderen Vertragsstaate als dem des mit der Sache befaßten Gerichts angehört. Wenn also etwa ein Zusammenstoß zwischen einem einem Vertragsstaate angehörenden und einem nicht einem Vertragsstaate angehörenden Schiffe stattgefunden hat, werden die Konventionen bezüglich der beiden Schiffe angewandt. Aber durch den Abs. 2 ist den Vertragsstaaten das Recht eingeräumt, in derartigen Fällen die Anwendung der internationalen Regeln „en faveur" der nicht einem Vertragsstaate angehörenden Schiffe auszuschließen. Wenn es sich also um einen Zusammenstoß zwischen einem belgischen und einem türkischen Schiffe handelt (wobei hier angenommen wird, daß die Türkei den Konventionen nicht beigetreten sei) und der Rechtsstreit vor ein deutsches Gericht kommt, so würden die Abkommen auf jeden Fall in betreff des

[1]) Hertz S. 13 Anm. 1 übersieht die Eigenart des Pfandrechts der Floßgläubiger; es ist nicht „einfach" ein Pfandrecht.

[2]) C 12: „des gegenwärtigen Abkommens."

belgischen Schiffes anzuwenden sein.[1]) Ihre Anwendung würde an und für sich auch bezüglich des Türken eintreten, sie erfolgt aber nicht, wenn die deutsche Gesetzgebung von der Befugnis aus Abs. 2 des A 15, B 12 oder C 11 Gebrauch gemacht hat. — Unklar sind die Worte „die Anwendung . . . zugunsten der Angehörigen von Nichtvertragsstaaten auszuschließen." Sie können bedeuten, daß die Anwendbarkeit der Konventionen, soweit und weil durch sie die Angehörigen eines Nichtvertragsstaates günstiger gestellt würden als durch das sonst anzuwendende Recht, ausgeschlossen werden kann, nicht aber, soweit diese Personen durch die Abkommen ungünstiger gestellt würden als sonst. Es ist aber auch die Auffassung möglich, daß die Anwendbarkeit dann ausgeschlossen werden kann, wenn dies zu Gunsten der Angehörigen eines nicht beigetretenen Staates ist, wenn sie sich also nach dem sonst anzuwendenden Recht günstiger ständen als nach dem vereinbarten. Ausgeschlossen ist aber auch nicht, daß dem Ausdruck „en faveur" überhaupt eine allgemeinere Bedeutung beizulegen ist, so wie etwa den Worten „à l'égard de", „envers", so daß eine Übersetzung mit „in Ansehung von", „gegenüber" gerechtfertigt ist und ein Gegensatz zu „zu ungunsten" nicht hervortritt. Der Text der Protokollaufzeichnungen steht dieser Auffassung nicht entgegen, vielmehr beschränkt auch er sich nicht auf die Verwendung von „en faveur." [2]) —

Eine Vorschrift dahin, daß die Vereinbarungen auch in den Kolonien der Vertragsstaaten gelten sollten, ist bisher in die Vorentwürfe nicht aufgenommen worden, wird aber von deutscher Seite erstrebt.[3]) Gleichgültig ist es, in welcher Art von Gewässern sich die in Betracht kommenden Schiffe zurzeit der Entstehung der Verbindlichkeiten, insbesondere, ob sie sich auf dem Meere oder auf einem Fluß befunden haben. Den Ausschlag gibt die Eigenschaft des beteiligten Schiffes als navire de mer.[4]) Eine Definition dieses Begriffes ist in den Vorentwürfen nicht enthalten, sodaß insbesondere die Frage, ob für diese Bezeichnung die Verwendung des Schiffes zum Erwerbe durch die Seefahrt oder die Bestimmung zu diesem Zwecke maßgebend sei, den nationalen Gesetzen

[1]) Vgl. das Beispiel des belgischen Delegierten Franck, Prot. 1910 S. 136.
[2]) Prot. 1910 S. 136.
[3]) Reichsjustizamt S. 25 V.
[4]) Prot. 1910 S. 119.

überlassen bleibt.[1]) Nur soviel geht aus dem Art. 1 der Konventionen betr. den Zusammenstoß und die Hülfeleistung und Bergung hervor, daß navire de mer den Gegensatz zu bateau de navigation intérieure bilden kann. Von den Seeschiffen scheidet wieder eine bestimmte Gattung aus, auf welche die Konventionen nicht anwendbar sein sollen. Nach C 12 sind dies für diesen Vorentwurf ganz allgemein die Staatsschiffe. Dagegen ist im A 16 und B 13 ein Unterschied gemacht, je nachdem es sich um ausschließlich für einen öffentlichen Dienst bestimmte Staatsschiffe und um Kriegsschiffe handelt oder nicht. Im bejahenden Falle finden die Vorentwürfe A und B keine Anwendung, dagegen sind sie insbesondere anwendbar, wenn es sich um Schiffe handelt, die zwar dem Staate gehören, aber — wenn auch nicht beständig — zu Handelszwecken verwendet werden.[2]) Sämtliche Ausnahmen gelten aber nur für die Seite der Schuld und Haftung in dem Verhältnis zwischen Schiffseigentümer und Gläubiger; die Entscheidung darüber, inwieweit der Eigentümer eines Staatsschiffes Rechte als Schiffsgläubiger erlangen kann, etwa dadurch, daß ein Kriegsschiff ein Kauffahrteischiff aus Seenot rettet, unterliegt gegebenenfalls dem Recht der Entwürfe. Im übrigen ist, da durch die erwähnten Artikel die Anwendbarkeit der Projekte im verneinenden Sinne erledigt ist, eine Frage den nationalen Rechten überlassen worden, die im deutschen Recht in letzter Zeit dadurch, daß das Reichsgericht die Haftung des Reichsfiskus wegen Fehler der Besatzung eines manövrierenden Kriegsschiffes aus dem HGB. abgelehnt hat, erneut die Aufmerksamkeit der Juristen erregt hat und Gegenstand verschiedener Ansichten ist.[3])[4])

§ 5.
Allgemeines.

Im heutigen Recht ist es die Regel, daß der Schuldner für die Erfüllung einer ihm obliegenden Verbindlichkeit dem Gläubiger

[1]) Vgl. für das deutsche Recht: Schaps, Seerecht S. 73 Anm. 3, Pappenheim, Seerecht S. 11 ff. Für das ausländ. Recht: Hennebicq Bd. I S. 11 f.

[2]) Prot. 1910 S. 119.

[3]) R.G. 72 S. 347 ff., ebenso in D.J.Z. 1910 S. 369. Gegen R.G.: Gütschow, Reform des Seerechts S. 71.

[4]) Über den in navire de mer liegenden Pleonasmus und den genaueren Ausdruck batîments de mer: Prot. 1910 S. 135.

mit seinem ganzen Vermögen haftet. Dies gilt nach dem deutschen, französischen und anderen Rechten auch für die Schiffsgläubiger, aber mit wichtigen Ausnahmen. Schon nach den mittelalterlichen Rechtsquellen war in bestimmten Fällen die Haftung des Reeders auf Schiff und Fracht beschränkt.[1]) Diese Haftungsbeschränkung tritt in den heute geltenden Rechten sämtlicher seefahrenden Nationen zutage.[2]) Inbetreff der Art der Haftungsbeschränkung gehen aber die Gesetze auseinander. Ebenso herrscht Verschiedenheit bezüglich der Rechte der Gläubiger, denen gegenüber der Reeder derartig beschränkt haftet. Auch die Art, in der sich diese beiden Materien ergänzen, ist unter den Rechten nicht dieselbe. Dem deutschen Rechte ist ein besonders enger Zusammenhang in dieser Hinsicht eigentümlich. Er tritt dadurch in die Erscheinung, daß in allen den Fällen, in denen nach § 486 HGB. der Reeder nur beschränkt haftet, gleichzeitig dem Gläubiger nach den §§ 754 ff. das dem Schiffsgläubiger eigentümliche Pfandrecht zusteht, und daß die Vorschriften des HGB. über die beschränkte Haftung durch die in den §§ 754 ff. angegebenen Bestimmungen über den Umfang, in dem Schiff und Fracht als Exekutionsobjekte dienen sollen, ergänzt werden.[3]) Ist danach schon nach deutschem Recht zum Verständnis der Stellung der Schiffsgläubiger erforderlich, auch die Art der Haftung des Reeders zu beachten, so ergibt sich diese Notwendigkeit noch mehr für das Gebiet der Vorentwürfe, wenn auch aus anderem Grunde. Denn in diesen gibt es eine Anzahl von Schiffsgläubigern, denen im Gegensatz zum deutschen Recht kein Vorzugsrecht zusteht, denen aber dennoch der Schiffseigentümer nur beschränkt haftet, sodaß sich also der Umfang ihres Rechts lediglich aus den über die beschränkte Haftung handelnden Artikeln ergibt. Wenn wir daher im folgenden eine Übersicht über die Tatbestände geben wollen, die nach den Vorentwürfen die Rechte eines Schiffsgläubigers gewähren, so können wir uns im Gegensatz zum deutschen Recht nicht darauf beschränken, die bevorzugten Schiffsgläubigerforderungen aufzuführen, sondern müssen auch die Tatbestände erörtern,

[1]) Boyens, Seerecht Bd. I S. 183 u. Anm. 1 daselbst.
[2]) Hennebicq Bd. II S. 104; Sieveking S. 95.
[3]) Pappenheim a. a. O. S. 61; Ehrenberg, Beschränkte Haftung, S. 249; Mittelstein, Schiffspfandrecht S. 5. Anm. 4; Schaps, Seerecht S. 83 Anm. 2, u. a.

in denen der Reeder beschränkt haftet. Diese zeigen uns eine Anzahl von Schiffsgläubigeransprüchen, denen wir im Vorentwurf C nicht wieder begegnen.

§ 6.

Die Fälle der beschränkten Haftung.

Die Tatbestände, bei deren Vorliegen eine beschränkte Haftung des Schiffseigentümers eintritt, sind unabhängig von der Frage der Privilegierung in A 1 und B 1 in 7 Nummern übereinstimmend geregelt. Die Aufzählung kann jedoch nicht als erschöpfend angesehen werden, da dieser Wille der Konferenz im Gegensatz zu der Bestimmung in C 3 nicht zum Ausdruck gekommen ist.[1]) Nach Landesrecht ist also auch noch in anderen Fällen die beschränkte Haftung möglich. Hervorzuheben ist aber, daß die Vorentwürfe nicht die Frage beantworten, unter welchen Voraussetzungen den Reeder überhaupt eine Haftung trifft. Diese Entscheidung bleibt vielmehr den nationalen Rechten überlassen.[2])

Die einzelnen Tatbestände sind folgende:

1. Nr. 1. Der Reeder haftet beschränkt für Ersatzansprüche Dritter wegen Schäden, die zu Lande oder zu Wasser durch Handlungen und Versehen der im Dienste des Schiffes stehenden Personen verursacht sind.

Ob der Reeder überhaupt haftet, bestimmt sich, wie in allen Fällen, nach nationalem Recht. Bezüglich des deutschen Rechtes ist daher gemäß § 486 Nr. 3 HGB. zu ergänzen: für die von der Schiffsbesatzung „in Ausführung ihrer Verrichtungen" verursachten Schäden. „Handlungen und Versehen" ist nach dem dieser Arbeit zu Grunde gelegten Text die Übersetzung für „faits et fautes." Diese französischen Ausdrücke sollen dasselbe bedeuten wie „délits et quasidélits" im französischen Recht.[3]) Dabei ist zu beachten, daß in der französischen Rechtssprache quasidélits nicht den Sinn der Quasidelikte des römischen Rechts haben, sondern daß mit diesem Ausdruck solche unerlaubte Handlungen bezeichnet werden, bei denen im Gegensatz zu den délits die Haftung nicht aus dolus, sondern aus Fahrlässigkeit des Täters

[1]) Ebenso für die Venediger Beschlüsse Schaps in d. Leipz. Zeitschr. 1907 S. 854.

[2]) R.J.A. S. 9 ebenso.

[3]) Prot. 1909 S. 95, 1910 S. 108.

eintritt.[1]) Die Übersetzung dieser beiden Worte mit „Handlungen und Unterlassungen", wie sie sich bei Gütschow und Finke[2]) findet, entspricht also nicht ihrer Bedeutung. Jedenfalls aber setzt der Tatbestand eine außervertragliche zum Schadenersatz verpflichtende Handlung oder Unterlassung voraus. Ob die Schäden zu Wasser oder zu Lande verursacht sind, ist gleichgültig. Der Reeder haftet daher auch beschränkt, sofern es sich etwa um Beschädigungen von Brücken, Dämmen und Kaianlagen handelt.

Die Personen, für die der Reeder derartig haftet, sind kraft ausdrücklicher Aufführung der Kapitän, die Schiffsoffiziere, die Schiffsmannschaft, der Lotse und die anderen im Dienste des Schiffes stehenden Personen. Da zwischen freiwillig angenommenen und Zwangslotsen nicht geschieden ist, werden auch letztere darunter fallen. Für diese Gleichstellung spricht der Art. 5 der Konvention betr. den Zusammenstoß vom September 1910, da nach diesem die Verantwortlichkeit für die Fehler beider Arten von Lotsen eintritt, in Verbindung mit dem Article additionel derselben Konvention, in dem die Wirksamkeit der Bestimmung des Art. 5 bezügl. des Zwangslotsen von einer Verständigung über die beschränkte Haftung des Reeders abhängig gemacht ist.[3]) Gleichgültig ist, ob die im Dienste des Schiffes stehenden Leute auf diesem eingeschifft, oder ob sie nur vorübergehend angestellt sind oder nicht, sodaß also insbesondere die zu Lade- und Löschzwecken beschäftigten Tagarbeiter (Stauer) unter A 1 Nr. 1 fallen. Nicht erledigt ist dagegen die im deutschen Recht so sehr umstrittene Frage, ob die Besatzung des schleppenden Schiffes in gewissen Fällen als zu der des geschleppten Schiffes und umgekehrt die Besatzung des geschleppten Schiffes in gewissen Fällen zu der des schleppenden Schiffes gehörig zu betrachten ist. In den der Brüsseler Konferenz von 1905 durch die Kommission vorgelegten Vorschlägen war diese Frage in dem Entwurf betr. den Zusammenstoß in Art. 7 berücksichtigt worden.[4]) Die Bestimmung ist jedoch nicht zur Annahme gelangt und die Entscheidung der

[1]) Zachariae, Bd. II S. 755; Fuzier-Herman et Darras, Code civil annoté Teil 3 S. 719.

[2]) Gütschow, Die Venediger Entwürfe, S. 11 und Finke, Zeitschr. f. internat. Recht S. 112.

[3]) Prot. 1910 S. 98.

[4]) Prot. 1905 S. 15.

Angelegenheit den nationalen Gesetzen überlassen worden. Das gleiche gilt für die jetzigen Vorentwürfe.[1])

Im Gegensatz zu den bisher genannten Personen steht der Reeder mit den nicht im Dienste des Schiffes stehenden Gehülfen seines Geschäfts.[2]) Für sich und diese Personen haftet der Reeder grundsätzlich unbeschränkt mit seinem Schiffs- und Landvermögen. Ist der Eigentümer oder Miteigentümer selbst Kapitän, so haftet er ebenfalls unbeschränkt, es sei denn, daß durch sein nautisches Verschulden oder das Verschulden der im Dienste des Schiffes stehenden Personen der Schaden herbeigeführt ist, dann haftet er gemäß A 11 Abs. 2, B 7 Abs. 2 beschränkt. Was nautisches Verschulden ist, definiert der Vorentwurf nicht. Jedenfalls steht es im Gegensatz zu faute commerciale, dem auf die Behandlung (Empfangnahme, Stauung, Ablieferung) der Ladung und die Seetüchtigkeit des Schiffes bezüglichen Verschulden, und umfaßt zugleich die Fehler in der Navigation des Schiffes (fautes de navigation, error of navigation) und in der sonstigen nautisch-technischen Schiffsbedienung (fautes dans la conduite du navire, improper management).[3]) Der Begriff ist also weiter als der in § 4 Abs. 2 des Binnenschiffahrtsgesetzes, wo der Schiffseigner, auch wenn er selbst das Schiff führt, für einen „durch fehlerhafte Führung des Schiffes" entstandenen Schaden beschränkt haftet.[4]) Dagegen ist eine Einschränkung nach Art des zitierten Paragraphen: „Es sei denn, daß ihm eine bösliche Handlungsweise zur Last fällt", in den Entwurf nicht aufge-

[1]) vgl. Boyens in Z. 62 S. 3; Gütschow, Die Venediger Entwürfe, S. 19 ff.; f. d. deutsche Recht: Gütschow, Reform des Seerechts, S. 58 f.; Pappenheim, Seerecht S. 5 ff., S. 402 Anm. 1.

[2]) Prot. 1910 S. 19 u. f. d. Venedig. Entw. Boyens Z. 62 S. 66.

[3]) Prot. 1910 S. 140 (Erklärung des deutschen Delegierten); Gütschow, Die Vened. Entw. S. 17; Brandis, Hans. Gerichts. Z. 1909 Beil. 1 S. 3; Wüstendörfer, Studien S. 504; Gütschow, Reform des Seerechts S. 36 ff.

[4]) vgl. jedoch Mittelstein, Binnenschiffahrtsrecht S. 67: „Nautisches Verschen", er beschränkt also den Inhalt des § 4 Abs. 2 nicht nur auf die navigatorische Führung. — Von der „fehlerhaften Führung des Schiffes" sprechen jetzt auch § 821 Nr. 4 HGB. in der Fassung des Gesetzes betr. Änderung der Vorschriften des HGB. über die Seeversicherung vom 30. Mai 1908 und § 130 des Gesetzes über den Versicherungsvertrag vom 30. Mai 1908.

nommen worden; ihr Fehlen wird als schwer zu rechtfertigen bemängelt.[1])

Im deutschen Recht entspricht dem A 1 Nr. 1 der § 486 Nr. 3 und der § 485 HGB., wonach der Reeder beschränkt haftet, wenn der Anspruch auf das Verschulden einer Person der Schiffsbesatzung begründet wird. Zur Schiffsbesatzung werden nach § 481 HGB. der Schiffer, die Schiffsoffiziere, die Schiffsmannschaft, sowie alle übrigen auf dem Schiffe angestellten Personen gerechnet. Nicht besonders erwähnt sind die Lotsen. Nach der herrschenden Meinung[2]) werden, wie überhaupt die nur vorübergehend zu Schiffszwecken im Dienste des Schiffes verwandten Personen, die freiwillig angenommenen Lotsen als auf dem Schiff angestellt betrachtet, dagegen nicht die Zwangslotsen.

Fällt dem Reeder oder ihm gleichzustellenden Personen ein Verschulden zur Last, haftet er auch nach deutschem Recht persönlich mit seinem ganzen Vermögen. Ist er zugleich Schiffer, so haftet er wie nach dem internationalen Recht beschränkt, wenn sich der Anspruch lediglich auf Verschulden einer Person der Schiffsbesatzung gründet.[3]) Fällt dem Schifferreeder dagegen selbst ein Verschulden zur Last, so haftet er — anders wie der Schifferschiffseigner kraft ausdrücklicher Gesetzesvorschrift — unbeschränkt, gleichviel, ob es sich um nautisches oder kommerzielles Verschulden handelt.[4]) Das gleiche gilt für den Schiffermitreeder. Die ganze Frage betr. der Haftung des Schifferreeders und -mitreeders ist jedoch nach deutschem Recht bestritten.[5])

2. Nach Nr. 2 des A 1 und B 1 haftet der Schiffseigentümer für Ersatzansprüche wegen Beschädigung der dem Kapitän zur Beförderung übergebenen Ladung oder wegen Beschädigung der an Bord befindlichen Güter und Gegenstände, soweit sie nicht schon als außervertragliche Schadenersatzansprüche durch Nummer 1 gedeckt sind. Wenn es in dem französischen Text heißt „indemnités dues à raison de dommages causés à la cargaison“,

[1]) Wüstendörfer Z. 71 S. 32.

[2]) Pappenheim, Seer. S. 402 Anm. 1, c. cit., wenn auch selbst dagegen; Schaps, Seer. S. 70 Anm. 2; Lehmann S. 272 Anm. 1; anders Burchard S. 65; Cosack, Handelsr. S. 140 f.

[3]) Schaps, Seer. S. 88c α Anm. 27; Boyens, Bd. I S. 228, Anm. 22a.

[4]) Schaps S. 88 Anm. 27; Boyens a. a. O.; § 4 Abs. 2 B.Sch.G.

[5]) Vgl. die Theorien b. Schaps S. 87 Anm. 24.

so wird dieser Ausdruck nicht nur die Schäden an der Ladung, sondern auch deren völlige Zerstörung und Verlust umfassen sollen, da eine gegenteilige Auffassung einen unverständlichen Unterschied in der Haftung des Reeders bei Verlust und Beschädigung bewirken würde. Es handelt sich also offenbar nur um einen ungenauen Ausdruck,[1]) verursacht wahrscheinlich durch den Gebrauch desselben Begriffs in der vorhergehenden Nummer 1. Die „dommages" können wie in Nr. 1 durch kommerzielles oder nautisches Verschulden irgend welcher Art, für das an und für sich gehaftet wird, hervorgerufen sein. Nr. 2 nur auf die Fälle des kommerziellen Verschuldens zu beschränken, wie es Wüstendörfer tut,[2]) halte ich nicht für erforderlich und nicht für richtig, weil der Text der Bestimmung der Nr. 2 ebensowenig wie derjenige der Nr. 1 einen Unterschied in der Verschuldensart macht und für Nr. 1 ohne Bedenken, auch von Wüstendörfer, beide Arten von Versehen zugelassen werden. Demgemäß scheiden dann aber die Vertragsansprüche aus Nr. 2 für die Anwendung der Nr. 4 aus.[3]) Zu bemerken ist, daß die auf Veranlassung der deutschen Delegation eingefügten Worte „der dem Kapitän zur Beförderung übergebenen Ladung" klarstellen sollen, daß die beschränkte Haftung auch wegen Beschädigung solcher Güter eintritt, die zwar dem Kapitän oder seinem Vertreter schon in ihre Obhut übergeben sind, sich aber noch nicht auf dem Schiff, sondern noch außerhalb desselben z. B. auf dem Leichter oder im Eisenbahnwaggon befinden.[4]) Empfehlen wird sich aber ein Zusatz, durch den die Haftung auch für die dem Vertreter des Kapitäns übergebene Ladung zum Ausdruck kommt, zumal der Fall in der Praxis überwiegt, daß nicht der Schiffer, sondern insbesondere ein Steuermann als Vertreter des ersteren die Frachtgüter übernimmt.[5])

Auch hier gilt der A 11 Abs. 2 und B 7 Abs. 2, wonach bei vorliegendem Verschulden des Reeders oder der ihm gleich-

[1]) Vgl. Wüstendörfer Z. 71 S. 33. Darüber, daß in A 3 Nr. 1 B 5 Nr. 2 „dommages" den Verlust nicht umfassen, s. unten § 11 nach Anm. 16 und § 12, letzter Absatz.

[2]) Z. 71 S. 32.

[3]) Übereinstimmend R.J.A. S. 8.

[4]) Prot. 1910 S. 109, 140.

[5]) Vgl. Wüstendörfer Z. 71 S. 33; Cosack, Handelsrecht, S. 155, II, 2.

zustellenden Personen unbeschränkte Haftung eintritt und in den Fällen, in denen der Eigentümer oder Miteigentümer des Schiffes zugleich Kapitän ist, die beschränkte Haftung nur gewährt wird, wenn ein nautisches Verschulden desselben oder das Verschulden der in dem Dienste des Schiffes stehenden Personen in Frage steht.

Für das deutsche Recht entspricht dieser Bestimmung der § 486 Nr. 1 und 2 und Abs. 2. Nach diesem tritt in den Fällen der beiden Nr. 1 und 2 die beschränkte Haftung nicht nur wie in den Vorentwürfen dann nicht ein, wenn den Reeder selbst in Ansehung der Vertragserfüllung ein Verschulden trifft, sondern auch dann nicht, wenn er die Vertragserfüllung besonders gewährleistet hat. Über die Haftung des Schifferreeders und -mitreeders herrscht ebenso wie bei der außervertraglichen Haftung unter den deutschen Juristen Streit.[1])

3. Nach A 1 Nr. 3 haftet der Reeder beschränkt für Verbindlichkeiten aus den vom Kapitän gezeichneten Konnossementen. Durch diese Vorschrift haben insbesondere die Fälle getroffen werden sollen, in denen der Kapitän ein Konnossement über Güter zeichnet, die er überhaupt nicht oder nicht in der Art oder der Menge wie in der Urkunde angegeben erhalten hat, oder in denen er das Konnossement mit einem falschen Datum versieht.[2]) Die Bestimmung gilt auch in den Fällen, wo der Reeder „für den Kapitän" gezeichnet hat,[3]) nicht aber für bevollmächtigte Reedereivertreter.[4])

Da im HGB. gemäß § 642 Abs. 1 der Schiffer die Konnossemente auszustellen hat und zwar auch schon im Heimatshafen, so haftet der Reeder nach § 486 Nr. 1 beschränkt. Dem wird allgemein der Fall gleichgestellt, daß ein vom Kapitän bestellter Schiffsmakler die Ausstellung besorgt hat. Es kann aber ferner nach § 642 Abs. 4 HGB. die Ausstellung der Urkunde anstelle des Schiffers durch einen anderen dazu ermächtigten Vertreter des Reeders, natürlich auch durch den Reeder selbst, erfolgen. Hierzu gehören die Zeichnungen durch die von der Reederei dauernd mit der Konnossementsausfertigung betrauten Personen. Auch für diese ist dem Reeder die beschränkte Haf-

[1]) Schaps, Seer. S. 87 Anm. 24; Boyens, Bd. I S. 228 ff.
[2]) R.J.A. S. 8.
[3]) Prot. 1910 S. 109.
[4]) Wüstendörfer hält sie deswegen für verfehlt, Z. 71 S. 33 ff.

tung zuzubilligen und zwar nach Wüstendörfer,[1]) gleichviel, ob der Expedient ohne oder mit Bezugnahme auf eine ihm von der Reederei eingeräumte, an und für sich innerhalb der gesetzlichen Vollmachtsschranken bleibende Vollmacht die Urkunden gezeichnet hat. Hat der Reeder selbst die Ausstellung vollzogen, so wird er gemäß § 486 Nr. 2 HGB. insoweit beschränkt haften, als die Ausführung des von ihm geschlossenen Vertrags zu den Dienstobliegenheiten des Kapitäns gehört. Nach Vorentwurf A ist die Entscheidung in derartigen Fällen dahin zu treffen, daß der Reeder, abgesehen von den Tatbeständen des A 1 Nr. 2 und 4, sowohl dann unbeschränkt haftet, wenn er selbst, ohne für den Kapitän handeln zu wollen, Konnossemente gezeichnet hat, als auch dann, wenn das Konnossement auf Grund einer (speziellen) Vollmacht des Schiffseigentümers mit oder ohne Bezugnahme auf sie von dem Schiffer oder von einem anderen als diesem gezeichnet oder die Zeichnung vom Reeder genehmigt ist (A 11 Abs. 3), und zwar ergibt sich der erste Fall aus der ausdrücklichen Normierung des zweiten in Abs. 3 A 11 als das Minus.

4. Nach A 1 B 1 Nr. 4 haftet der Reeder beschränkt für Schadenersatzansprüche aus einem nautischen Verschulden bei Ausführung eines Vertrages, soweit nicht schon die Haftung aus Nr. 2 eintritt. Bei Verschulden des Schiffseigentümers als solchen oder des Eigentümers oder Miteigentümers als Kapitän (A 7 Abs. 2 B 7 Abs. 2) gilt das zu A 1 Nr. 1, 2 Ausgeführte. Für das deutsche Recht kommt als entsprechende Vorschrift die der Nr. 2 des § 486 HGB. in Betracht. Jedoch liegt insbesondere darin ein wesentlicher Unterschied, daß es nach dieser Bestimmung gleichgültig ist, ob der Schadensersatzanspruch aus einem nautischen oder anderem Verschulden herrührt. Betr. der Wirkung des § 486 Abs. 2 und der Stellung des Reeders oder Mitreeders als Schiffer gilt das zu Nr. 2 des A 1 für das deutsche Recht Gesagte.

5. 6. Nach Nr. 5 des A 1 B 1 haftet der Reeder beschränkt für die Vergütung für Hülfsleistung und Bergung und nach Nr. 6 derselben Artikel ebenso für die Beiträge des Schiffes zur großen Haverei. Im ersten Falle tritt unbeschränkte Haftung ein, wenn die Verbindlichkeit mit Ermächtigung (autorisation)

[1]) Wüstendörfer, Studien. S. 240 ff. Vgl. auch die dort ausführlich behandelten anderen Ansichten mit Zitaten.

des Schiffseigentümers eingegangen ist. Dem wird gleichzustellen sein, wenn der Eigentümer, sei es auch als Kapitän, selbst den Vertrag abgeschlossen hat.[1])

Auch nach deutschem Recht wird in den Fällen der Nr. 5 und 6 eine persönliche Verpflichtung nicht begründet (§§ 753, 726 HGB.). Anders aber als nach den Vorentwürfen tritt die unbeschränkte Haftung im Falle der Bergung oder Hülfeleistung dann noch nicht ein, wenn der Kapitän die Verbindlichkeit mit Ermächtigung des Reeders eingegangen ist, vielmehr erst dann, wenn der Schiffer entweder unter Bezugnahme auf eine besondere die Zulassung der Übernahme der persönlichen Haftung zum Ausdruck bringende Vollmacht kontrahiert hat, oder wenn der Reeder die Vertragserfüllung gewährleistet hat (§ 486 Nr. 1 u. Absatz 2).[2]) — In beiden Fällen liegen für die Gläubiger privilegierte Forderungen vor. Es wird daher auf die weiteren Ausführungen zu § 7 dieser Abhandlung verwiesen.

7. Nach A 1 B 1 Nr. 7 haftet der Reeder beschränkt für Ansprüche aus Verträgen (contrats) oder Geschäften (opérations), die der Kapitän kraft seiner gesetzlichen Befugnisse in Notfällen außerhalb des Heimatshafens des Schiffes innerhalb der Grenzen des wirklichen Bedürfnisses zur Erhaltung des Schiffes oder zur Fortsetzung der Reise geschlossen oder vorgenommen hat. — Unter den Begriff „opérations“ wird z. B. der Fall zu stellen sein, wenn der Kapitän die gesamte Holzladung wegen Fehlens des erforderlichen Materials zu Feuerungszwecken verwendet oder wegen Entzündung über Bord wirft. Der Umfang der gesetzlichen Befugnisse bestimmt sich nach Landesrecht. — Unbeschränkt bleibt nach Nr. 7 zuvörderst die Haftung aus Notgeschäften, die der Kapitän zum Zwecke einer neuen Reise abgeschlossen hat. Ob es aber in allen Fällen leicht und besonders für den Kreditgeber möglich sein wird, zu erkennen, ob ein Geschäft vom Schiffer zur Erhaltung des Schiffes oder zur Fortsetzung der Reise oder zum Zweck einer neuen Reise vorgenommen wird, kann mit Recht bezweifelt werden.[3]) Der Reeder haftet ferner unbeschränkt, wenn er zu den Verträgen

[1]) Prot. 1910 S. 141.

[2]) Siebeking S. 184; Cosack Handelsr. S. 658; Schaps Seer. S. 738 Anm. 2; Burchard S. 189; R.J.A. S. 29.

[3]) Vgl. Wüstendörfer Z. 71 S. 30 f.

des Kapitäns Vollmacht erteilt, oder wenn er sie genehmigt hat (A 11 Abs. 3 B 7 Abs. 3). Daß, wie der Berichterstatter der Kommission auf der Konferenz ausgeführt hat, der Reeder mit seinem ganzen Vermögen auch dann haften soll, wenn die vom Kapitän abgeschlossenen Notgeschäfte deshalb nötig geworden sind, weil der Reeder nicht gehörig für alles Vorsorge getroffen hat, was bei einem normalen Verlaufe der Reise zu deren Ausführung erforderlich ist, geht m. E. aus den Entwürfen nicht hervor.[1]) Gedacht ist offenbar eine Haftung des Reeders für Seetüchtigkeit im Sinne des englischen Wortes „Seaworthiness", das auch die Ausrüstung, Einrichtung, Bemannung, Verproviantierung und unter Umständen auch die Stauung mit umfaßt.[2]) Danach würde der Reeder auch dann unbeschränkt haften, wenn infolge seines Verschuldens ein Schiff eine Reise angetreten hat, das zwar nicht seeuntüchtig, aber etwa durch Mangel an Feuerungsmaterial in seiner Verwendbarkeit beeinträchtigt ist, für die infolge dieser Versäumnis von dem Kapitän im Sinne des A 1 Nr. 7 vorgenommenen Handlungen. Eine solche Ausdehnung des Begriffes „Verschulden" in A 11, B 7 erscheint aber zur Zeit nicht gerechtfertigt.

Gegenüber dem § 486 Nr. 1 enthält die Nr. 7 des A 1 eine Verschlechterung der Lage des Schiffseigentümers dadurch, daß ihm durch den Vorentwurf die beschränkte Haftung in einem begrenzteren Umfange zugestanden ist als nach HGB., und dadurch, daß die unbeschränkte Haftung gegenüber § 486 Nr. 1 insofern erweitert ist, als er nach dieser Bestimmung abgesehen von § 486 Abs. 2 nur dann persönlich haftet, wenn der Kapitän mit Bezug auf eine besondere, d. h. ihm weitere als seine gesetzlichen Befugnisse verleihende Vollmacht [3]) ein Rechtsgeschäft abgeschlossen hat, während nach A 11 B 7 eine besondere Vollmacht und die Bezugnahme auf sie nicht erforderlich ist, vielmehr die Erteilung einer die gesetzlichen Befugnisse an und für sich nicht erweiternden Spezialvollmacht [4]) zur Herbeiführung

[1]) R.J.A. S. 8, 9 übereinstimmend.

[2]) Wüstendörfer, Studien S. 502 Anm. 5.

[3]) Ebenso Schaps Seer. S. 85 Anm. 12; Wüstendörfer, Studien S. 246 ff.; a. M. Boyens Bd. I. S. 221 f.

[4]) Für die Venediger Beschlüsse nimmt Boyens Z. 62 S. 66 eine über die gesetzl. Befugnisse hinausgehende Vollmacht an; vgl. auch Gütschow, Die Vened. Entw. S. 12.

der unbeschränkten Haftung genügt. [1]) Hat der Kapitän bei Vorliegen des Tatbestandes der Nr. 7 einen an und für sich innerhalb der Grenzen seiner gesetzlichen Befugnisse liegenden Vertrag nicht als Schiffer, sondern ausdrücklich als Vertreter des Reeders für diesen oder einen außerhalb seiner gesetzlichen Befugnisse liegenden Vertrag ohne Vollmacht abgeschlossen und genehmigt der Reeder diese Geschäftsführung, so haftet der Eigentümer im ersteren Falle nach A 11, B 7 unbeschränkt, nach deutschem Recht beschränkt [2]), im letzteren Falle sowohl nach den genannten Artikeln wie nach HGB. unbeschränkt.

Diesen Fällen wird es im internationalen Recht wie bei A 1 Nr. 3 gleichzustellen sein, wenn der Kapitän zugleich Reeder ist, während im deutschen Recht diese Tatsache allein zur Herbeiführung der unbeschränkten Haftung noch nicht genügt.[3]) — Da der fast gleiche Tatbestand wie in A 1 B 1 Nr. 7 nach C 3 Nr. 4 dem Gläubiger ein Privileg gewährt, wird auf die weiteren Ausführungen in § 7 dieser Abhandlung verwiesen.

8. Nach A 11 Abs. 1 B 7 Abs. 1 haftet der Schiffseigentümer schließlich beschränkt, sofern es sich um die Verpflichtung der Beseitigung des Wracks eines gesunkenen Schiffes und die damit zusammenhängenden Verbindlichkeiten handelt, vorausgesetzt auch hier, daß er nach nationalem Recht in einem solchen Falle überhaupt haftet. Das HGB. enthält keine dementsprechende ausdrückliche Vorschrift, insbesondere auch nicht darüber, wer zur Beseitigung eines Wracks verpflichtet ist. Von der Beseitigung gesunkener Schiffe handelt dagegen der § 25 der Strandungsordnung in der Fassung vom 30. Dezember 1901. Er enthält aber nur eine im öffentlichen Interesse erfolgte Eigentumsbeschränkung, also einen Rechtssatz des öffentlichen Rechts.[4]) Nach ihm ist nämlich die zuständige Verwaltungsbehörde befugt, die Beseitigung eines in einem Fahrwasser, auf einer Reede oder in einem Hafen gesunkenen, die Schiffahrt beeinträchtigenden Schiffes oder Wracks zu veranlassen und zur Deckung der Kosten die beseitigten Gegenstände öffentlich zu verkaufen, soweit ihr nicht

[1]) Vgl. R.J.A. S. 29.
[2]) So Schaps, Seerecht, S. 85 Anm. 12; a. M. Boyens Bd. I. S. 222.
[3]) Schaps, Seerecht S. 87 Anm. 25, doch streitig nach Anm. 24 eod.
[4]) R.G. Bd. 64 S. 198 ff.

Sicherheit gestellt wird.[1]) Hieraus geht aber nur hervor, daß die Behörde den Eigentümer als solchen nicht persönlich mit seinem übrigen Vermögen in Anspruch nehmen kann. Damit ist aber nicht die Frage, wer zur Beseitigung des Wracks und zur Wiedererstattung der durch den Verkauf nicht gedeckten Kosten verpflichtet ist, erledigt. Sie ist vielmehr unabhängig vom § 25 der Strand.O. nach den allgemeinen Gesetzen zu beantworten. Das gleiche gilt bezüglich der Art der Haftung des Verpflichteten. So hat das Reichsgericht denn auch in letzter Zeit bezüglich der Verpflichtung einer Reederei zur Erstattung der aus einer Beseitigung ihres gesunkenen Schiffes dem Fiskus entstandenen Kosten auf Grund des § 823 Abs. 2 BGB. in Verbindung mit der Seestraßenordnung vom 5. Februar 1906 als Schutzgesetz entschieden, daß im Falle eines schuldhaften Zusammenstoßes von Seeschiffen die Reederei des schuldigen Schiffes zur Erstattung der dem Fiskus aus der Beseitigung des gesunkenenen Schiffes entstandenen Kosten verpflichtet sei, und die beschränkte Haftung aus §§ 485, 486 HGB. begründet.[2])

9. Ob und in welcher Art der Schiffseigentümer für Körperverletzungen und Verlust von Menschenleben beschränkt haften soll, ist durch die Vorentwürfe noch nicht in bestimmter Form berücksichtigt, da über die Frage eine Verständigung bisher nicht erzielt ist. In der Anmerkung der Brüsseler Konferenz zu A 14 und B 11, die für dies Thema offengelassen sind, ist vorläufig lediglich ein von einzelnen Seiten gemachter Vorschlag wiedergegeben, aus dem ersichtlich ist, daß eine Haftungsbeschränkung auf der Grundlage der Haftung cum oder pro viribus des Schiffsvermögens zur Zeit keinen Beifall gefunden hat, vielmehr die Ansicht im Vordergrunde steht, daß der Reeder derartigen Gläubigern grundsätzlich zunächst nur bis zu einem Betrage

[1]) Sieveking S. 185; Pappenheim S. 104, 333; Schaps, Seerecht S. 745 f. — § 25 Strand.O. ist oben nur soweit wiedergegeben, als er sich mit dem intern. Recht deckt, im übrigen ist er umfassender, handelt insbesondere nicht nur von den erwähnten Gegenständen, sondern auch von Ankern und sonstigen auf den Grund geratenen Sachen. Vgl. das unten S. 34 Anm. 3 zu § 7 Gesagte.

[2]) R.G. in D.J.Z. 1910 S. 482 f., dazu Gütschow, Reform des Seer. S. 183 f.; Boyens Z. 62 S. 53 Anm. 10 leugnet das Bestehen einer solchen Verpflichtung für das deutsche Recht.

von 7 Pfd. Sterling auf die Bruttotonne des Schiffes haften soll.[1]) —

Das Ergebnis ist also: Eine grundsätzliche Übereinstimmung mit dem deutschen Recht ist nur, soweit es sich um die Haftung für Havereibeiträge, sowie aus dem Verschulden der Schiffsbesatzung handelt, ersichtlich (A 1 Nr. 1, 5, 6). Im Übrigen findet sich in dem Vorentwurfe durch die einengende Spezialisierung der Tatbestände gegenüber den weitergefaßten der §§ 486 Nr. 1 und 2, 753 Abs. 1 abgesehen einerseits von der vorläufigen Nichtregelung der Frage der Personenschäden und andererseits von der ausdrücklichen Erwähnung der mit der Beseitigung eines Wracks verbundenen Verbindlichkeiten, eine erhebliche Einschränkung der Fälle der beschränkten Haftung. Neben dieser Verschiedenheit von dem deutschen Recht bleibt jedoch noch zu berücksichtigen, daß durch die Vorentwürfe A und B die einzelnen Tatbestände nicht erschöpfend geregelt worden sind. Eine solche Bestimmung wäre aber, zumal schon zwischen den internationalen Beschlüssen und dem nationalen deutschen Recht so erhebliche Ungleichheiten bestehen, offenbar erwünscht.

§ 7.

Die privilegierten Schiffsgläubiger.

Wir kommen nunmehr zu den privilegierten Forderungen, also den Schiffsgläubigerforderungen im Sinne des § 754 HGB. Sie sind im C 3 aufgezählt. Der gegebene Katalog derselben soll erschöpfend sein, wie die Anfangsworte des Artikels: „Sont seuls privilégiés" besagen. Eine Ergänzung durch Landesrecht ist also, soweit es nicht ausdrücklich vorbehalten ist, ausgeschlossen. Auch im HGB. ist durch § 754 eine erschöpfende Aufzählung gegeben.[2]) Eine analoge Ausdehnung im deutschen Recht wird jedoch von einzelnen Schriftstellern für zulässig erachtet.[3]) Ein

[1]) Vgl. die Ausführungen R.J.A. S. 18 III. Die Konferenz des Comité Maritime International in Paris (1911) hat sich für eine additionelle Haftung in Höhe von 7 Pfd. Sterling per Tonne ausgesprochen. Deutscher Verein für Intern. Seerecht, Bericht über die Verhandlungen, S. 6 ff. 37.

[2]) Pappenheim S. 217; Mittelstein, Binnenschiff. r. S. 417; Byk S. 7.

[3]) Für analoge Anwendung im HGB. ist Pappenheim S. 217 und Heck S. 448 ff.

derartiges Verfahren ist m. E. für den Vorentwurf C nicht statthaft, umsoweniger als die Tendenz in dem internationalen Recht auf möglichste Einschränkung der privilegierten Forderungen gerichtet ist und auch im französischen Recht nach der herrschenden Meinung die Fälle der Privilegien, weil sie eine Ausnahme von der gleichen Berechtigung aller Gläubiger darstellen, nicht analog ausgedehnt werden dürfen.[1])

1. Der C 3 beginnt: Ein Privileg an dem Schiffe, an der Fracht der Reise, während welcher die privilegierte Forderung entstanden ist, und an dem auf diese Reise sich beziehenden Zubehöre von Schiff und Fracht haben nur:

1) die dem Staate zu zahlenden Gerichtskosten und die Aufwendungen, die im gemeinsamen Interesse der Gläubiger gemacht worden sind, um das Schiff zu erhalten oder um seinen Verkauf und die Verteilung des Erlöses durchzuführen.

Ob der Text der hier zugrunde gelegten Übersetzung bezüglich der letzten Worte richtig ist, scheint nicht unzweifelhaft. Denn, da der französische Urtext lautet: Les frais de justice dus à l'Etat et les dépens encourus dans l'intérêt commun des créanciers, pour la conservation du navire ou pour parvenir à la vente et à la distribution de son prix, halte ich es nicht für ausgeschlossen, daß die Worte von pour la conservation ab sich auch auf die dem Staate geschuldeten Gerichtskosten beziehen sollen. Für diese Auffassung spricht die Stellung des Kommas vor pour la conservation, die Zusammenstellung der beiden privilegierten Forderungsarten und ihre Verbindung durch „und", sowie die Erwägung, daß auf diese Weise die Gerichtskosten in einem bestimmten Umfange begrenzt wären.[2]) Jedenfalls dürfte eine genauere Fassung am Platze sein. Für das jetzige deutsche Recht ist nicht auf das HGB. zu verweisen. Die Bestimmung des Artikels 757 Nr. 1 ADHGB. ist vielmehr durch die §§ 162, 109, 165 ZVG. und §§ 817 Abs. 4, 818, 788 CPO. ersetzt. Schließlich sei darauf hingewiesen, daß als privilegierte Forderungen nur die dem Staat zu leistenden Ge-

---

[1]) Puchelt S. 24.

[2]) Vgl. auch den Wortlaut in den Schlußbetrachtungen des ungarischen Seerechtsvereins, Bulletin Nr. 19 S. 358.

richtskosten, nicht aber die Gebühren der Rechtsanwälte berücksichtigt sind.[1])

Nach derselben Nr. 1 des C 3 sind sodann privilegiert: die Tonnen-, Leuchtfeuer- oder Hafengelder und andere öffentliche Gebühren und Auflagen gleicher Art; die Lotsengelder. Dem entspricht der § 754 Nr. 2 HGB. Bezüglich der Lotsengelder, die im Vorentwurf C unterschiedslos unter Nr. 1 gestellt sind, werden nach deutschem Recht nur diejenigen unter die genannte Nr. 2 gestellt, die sich als öffentliche Schiffahrtsabgaben darstellen, während unter den in Nr. 4 des § 754 ausdrücklich neben den Bergungskosten erwähnten nur solche verstanden werden, die als Rettungsaufwand anzusehen sind.[2]) Ein derartiger Unterschied ist nach internationalem Recht nicht zu machen. Wären in C 3 Nr. 1 damit nur die Lotsengelder gemeint, die öffentliche Schiffahrtsabgaben darstellen, so wären sie durch die vorhergehenden Begriffe derselben Nummer gedeckt; durch ihre besondere Hervorhebung ist aber offenbar bezweckt auszudrücken, daß alle Lotsengelder, gleichviel welchen Ursprungs sie sind, unter Nr. 1 C 3 fallen.[3])

Schließlich sind nach den letzten Worten der Nr. 1 die Kosten der Bewachung und Erhaltung seit der Einbringung des Schiffes in den letzten Hafen privilegiert, soweit sie nicht schon unter die anfangs aufgeführten Kosten und Aufwendungen fallen. Die entsprechende Vorschrift in § 754 Nr. 1 HGB. ist enger, da dort hinzugesetzt ist: „falls das Schiff im Wege der Zwangsvollstreckung verkauft wird", andererseits genauer, da es dort heißt: Für Bewachung und Verwahrung des Schiffes und seines Zubehörs.[4])

2. Nach C 3 Nr. 2 sind privilegiert die Forderungen aus dem Dienstvertrage des Kapitäns, der Schiffsoffiziere, der Schiffsmannschaft oder anderer im Dienste des Schiffes eingeschiffter Personen. Da nach A 12 und B 9 der Reeder in allen Fällen für die Ansprüche der Schiffsmannschaft und der sonstigen im

[1]) Prot. 1910 S. 123; anders das belgische Recht, Hennebicq Bd. I S. 249.

[2]) Pappenheim S. 209, 211, Schaps Seer. S. 758 Anm. 23; anders Mittelstein, Binnenschiffahrtsr. S. 418 Nr. 2.

[3]) Ebenso R.J.A. S. 31.

[4]) Hierzu Ehrenberg, Beschr. Haft. S. 288 f.

Dienste des Schiffes stehenden Personen unbeschränkt haftet, sind diese Gläubiger — aus sozialen Gründen — besonders gesichert. Aus dem Vergleich der genannten Artikel und des A 1 Nr. 1, B 1 Nr. 1 mit C 3 Nr. 2 ergibt sich aber, daß nicht die Forderungen aller im Dienste des Schiffes stehenden Personen, sondern nur derjenigen privilegiert sein sollen, die im Dienste des Schiffes auf diesem eingeschifft sind. Das Privileg gilt also insbesondere nicht für die zu Lade- und Löscharbeiten im Hafen vorübergehend angenommenen Personen. Die Lotsengelder sind in Nr. 1 berücksichtigt. Von einer Beschränkung des Privilegs auf den Heuerlohn und bei diesem wiederum auf eine Zeit von 6 Monaten[1]) ist im Gegensatze zu der in Art. 3 Nr. 2 des entsprechenden Venediger Beschlusses vorgesehenen Fassung Abstand genommen, vielmehr ist das Privileg für alle Forderungen aus dem Engagement, also auch für Verpflegungs-, Zurückbeförderungs- und Ansprüche aus rechtswidriger Entlassung, und ohne zeitliche Beschränkung des Umfanges der Forderung zugebilligt worden. Das deutsche Recht steht grundsätzlich auf demselben Standpunkte (§§ 487, 754 Nr. 3 HGB.) Da aber hier durch § 754 Nr. 3 das Schiffsgläubigerrecht ganz allgemein für die aus Dienst- und Heuerverträgen herrührenden Forderungen der Schiffsbesatzung gewährt ist, der Begriff der Schiffsbesatzung aber nach § 481 alle auf dem Schiffe angestellten Personen umfaßt, so ist es streitig, ob die Forderungen von nur vorübergehend im Schiffsdienste angestellten Personen zu den bevorzugten gehören.[2]) Dieser Zweifel wird in C 3 Nr. 2 durch die Worte „embarquées au service du navire“ vermieden.

3. Nach C 3 Nr. 3 gewähren ein Privileg die Ansprüche für Bergung und Hülfeleistung und auf die vom Schiff zur großen Haverei den Vergütungsberechtigten zu entrichtenden Beiträge. Letztere bestimmen sich nach Landesrecht, vgl. § 717 HGB. Die Fälle der sogenannten uneigentlichen großen Haverei (§ 733 HGB.) werden jedoch nicht hierher zu stellen sein. Die Materie der Hülfeleistung und Rettung in Seenot ist durch die am 23. September 1910 unterzeichnete Konvention, wenn

[1]) Gegen eine zeitliche Beschränkung war Gütschow, die Vened. Entwürfe S. 22, dafür Boyens Z. 62 S. 73.

[2]) Pappenheim S. 209, der gegen Boyens für den Ausschluß dieser Personen im deutschen Recht eintritt.

auch nicht erschöpfend (certaines règles), international geregelt. Aus dem Vertrage ist hier bemerkenswert, daß nach Art. 4 desselben ein Schlepper nur dann einen Vergütungsanspruch für Hülfeleistung oder Rettung des von ihm geschleppten Schiffes oder der Ladung desselben hat, wenn er außerordentliche, außerhalb der Erfüllung des Schleppvertrages liegende Dienste geleistet hat;[1] ferner, daß auch dann ein Vergütungsanspruch entsteht, wenn die Hülfeleistung oder Rettung zwischen Schiffen geschehen ist, die demselben Eigentümer gehören (Art. 5 c. l.). Durch letztere Bestimmung ist — wenigstens für diesen Fall — das Recht am eigenen Schiff zugelassen und damit dem Bedürfnis nach einer Vorschrift abgeholfen, deren Fehlen im deutschen Recht als erhebliche Lücke empfunden wird (vgl. § 20 dieser Abhandlung).

Beide unter C 3 Nr. 3 aufgeführten Gruppen gewähren auch nach § 754 Nr. 4, 5 HGB. ein Schiffsgläubigerrecht. In Nr. 4 sind noch erwähnt die Loskaufs- und Reklamekosten und die Lotsengelder. Über letztere ist schon oben zu C 3 Nr. 1 gesprochen. Die Kosten des Loskaufs im Falle der Anhaltung des Schiffes durch Feinde oder Seeräuber sind nicht in dem Vorentwurf erwähnt,[2] ebensowenig die Reklamekosten, d. s. die Kosten im Prisengerichtsverfahren. Schließlich ist im Gegensatz zu § 725 HGB. für die von der Fracht zu entrichtenden Beiträge zur großen Haverei ein Schiffsgläubigerrecht nicht gewährt.

4. Nach Nr. 4 C 3 haben ein Privileg die Ansprüche aus Verträgen oder Geschäften, die der Kapitän in Notfällen außerhalb des Heimatshafens innerhalb der Grenzen des wirklichen Bedürfnisses zur Erhaltung des Schiffes oder zur Fortsetzung der Reise geschlossen oder vorgenommen hat. Die Bestimmung stimmt mit der in A 1 Nr. 7 B 1 Nr. 7 im wesentlichen überein. Das dort über die Auslegung des Artikels Ausgeführte braucht daher hier nicht wiederholt zu werden. Ein Unterschied besteht aber darin, daß die beschränkte Haftung nur eintritt, so-

[1] Prot. 1910 S. 102. Anders für das deutsche Recht: Burchard S. 69.

[2] Soweit es sich um Loskaufskosten handelt, die nach § 706 Nr. 6 HGB. als Kosten der großen Haverei gelten, haben die auf den Beitrag des Schiffes gerichteten Forderungen ein Privileg. Im übrigen sind sie nur soweit zu berücksichtigen, als sie unter eine der anderen Nummern des C 3, insbesondere Nr. 4 fallen.

weit der Schiffer bei Vorliegen der sonstigen Voraussetzungen „kraft seiner gesetzlichen Befugnisse" gehandelt hat, während ein solcher Zusatz in C 3 nicht aufgenommen ist. Die Hervorhebung dieser Worte in A 1 Nr. 7 und B 1 Nr. 7 rechtfertigt sich durch den Gegensatz zu den Bestimmungen in A 11 Abs. 3 und B 7 Abs. 3. Ihr Fehlen in C 3 Nr. 4 erklärt sich m. E. nicht dadurch, weil die Erwähnung überflüssig wäre, sondern die Auslassung dürfte dahin aufzufassen sein, daß die Schiffsgläubiger aus derartigen Notgeschäften des Kapitäns ein Vorzugsrecht haben sollen, sowohl wenn der Kapitän die Verträge kraft seiner gesetzlichen Befugnisse (beschränkte Haftung), als auch, wenn er sie auf Grund einer Vollmacht des Reeders abgeschlossen oder dieser sie genehmigt hat (A 11 Abs. 3 B 7 Abs. 3), schließlich auch, wenn der Reeder als Kapitän selbst abgeschlossen hat (unbeschränkte Haftung). Bezüglich der letzteren Möglichkeit heißt es in C 3 Nr. 4 ausdrücklich, daß es keinen Unterschied für die Entstehung des privilège macht, ob der Kapitän gleichzeitig Eigentümer des Schiffes ist oder nicht; der Miteigentümer ist hier im Gegensatz zu A 11 Abs. 2 Satz 2 B 7 Abs. 2 Satz 2 nicht erwähnt. Hat der Reeder aber nicht als Schiffer abgeschlossen, sondern sich als Schiffseigentümer verpflichtet, so wird dagegen neben die persönliche Haftung ein Vorzugsrecht nicht treten. Der weitere Zusatz in der Nr. 4: „ohne Unterschied, ob der Anspruch dem Kapitän zusteht oder denen, welche die Lieferung oder Ausbesserung bewirkt, das Darlehen gegeben oder einen sonstigen Vertrag geschlossen haben", erklärt sich aus den englischen Verhältnissen. „In England steht gegenwärtig das Privileg für Reparaturen und Lieferungen nicht dem Dritten zu, mit dem der Kapitän das Geschäft abschließt, sondern dem Kapitän, der sich dem Dritten gegenüber persönlich verpflichtet oder persönlich des Geld vorschießt und dafür einen Ersatzanspruch an den Reeder hat." [1])

Dieser Artikel bedeutet eine erhebliche Einschränkung der Tatbestände der privilegierten Forderungen gegenüber dem deutschen Recht, wie es sich in dem § 754 Nr. 6 u. 8 HGB. darstellt. Infolge der durch C 3 Nr. 4 gegebenen Fassung wird im allgemeinen den Forderungen aus den in § 754 Nr. 6 HGB. angegebenen Geschäften, abgesehen von den dem Tatbestande des

[1]) R.J.A. S. 30 f.

§ 541 entsprechenden Kreditgeschäften ein Privileg gewährt, nicht aber den nicht aus Notfällen entsprungenen Ansprüchen der Nr. 8 des § 754. Verbodmungen werden nur dann ein Vorzugsrecht erzeugen, wenn sie die Voraussetzungen des C 3 Nr. 4 erfüllen.[1]) Hierzu wäre u. a. auch nötig, daß die Verbodmung nicht zur Ausführung der Reise (§§ 680, 528 HGB.), sondern nur zur Erhaltung des Schiffs oder zur Fortsetzung der Reise geschieht. Ferner wird die Fracht der Bodmereireise nur insoweit dem Privileg unterliegen, als die Bodmereireise nicht länger dauert, als die Reise im Sinne des internationalen Rechts;[2]) länger dauert sie im Falle des § 767 Abs. 3, insofern sie dort mehrere Reisen im Sinne des dem A 7 entsprechenden § 757 HGB. umfaßt, während für das Vorzugsrecht nur die Fracht aus der einen für die Entstehung der Forderung maßgebenden Reise in Betracht kommt (C 3 Abs. 1). Doch sei schon jetzt darauf hingewiesen, daß der Begriff der Reise im Sinne des Vorentwurfs C in diesem nicht festgestellt ist. Da im übrigen durch C 3 nur die Privilegien an Schiff und Fracht und Zubehör geregelt sind, die Verpfändung der Ladung nicht berücksichtigt ist, besteht die Möglichkeit, daß Bodmereirechte an der verbodmeten Ladung nach wie vor nach Maßgabe der nationalen Rechte gebildet werden.[3]) Abgesehen von der Bodmerei ist bezüglich des deutschen Rechts im Vergleich zu dem internationalen noch hervorzuheben, daß es auch nach HGB. in den Fällen der Notgeschäfte des § 754 Nr. 6 für die Entstehung des Vorzugsrechts keinen Unterschied macht, ob der Kapitän Eigentümer des Schiffes ist oder nicht, wobei allerdings der Alleineigentümer dem Miteigentümer gleichgestellt ist (§ 754 Nr. 6 gegen Nr. 8). — Anders aber als nach dem Entwurf wird regelmäßig nach der herrschenden Meinung ein Pfandrecht dann nicht gewährt, sofern der Reeder persönlich haftet,[4]) nicht also wie nach dem Vorprojekt

[1]) R.J.A. S. 32 ebenso.

[2]) R.J.A. 32 ebenso.

[3]) Die Formvorschriften für die Bodmerei (Bodmereibrief) sind durch C 8 Abs. 2 vorbehalten. Der Vorbehalt wird sich nicht auf § 685 HGB. erstrecken. Dieser wird vielmehr durch die Forderung des wirklichen Bedürfnisses in A 1 Nr. 7 und C 3 Nr. 4 außer Kraft gesetzt; vgl. R.J.A. 33.

[4]) Boyens Bd. I S. 232; Schaps Seer. S. 86 Anm. 19. Dagegen Pappenheim S. 213.

nur dann nicht, wenn er zwar Schifferreeder war, aber nicht als Schiffer, sondern als Reeder kontrahiert hat.

5. Nach C 3 Nr. 5 erhalten ein Privileg die Entschädigungsansprüche, die infolge eines Zusammenstoßes oder eines anderen Ereignisses, das durch ein Verschulden einer im Dienste des Schiffes stehenden Person verursacht worden ist, entweder wegen Tötung oder Körperverletzung von Reisenden diesen oder den sonst Berechtigten zu leisten oder einem anderen Schiffe, seiner Ladung, seiner Besatzung oder seinen Reisenden zu entrichten sind. Der Begriff der im Dienste des Schiffes stehenden Personen ist im Gegensatz zu Nr. 2 desselben Artikels auch auf die nicht auf dem Schiffe eingeschifften Personen, also im Sinne des A 1 Nr. 1 auszudehnen. Zu Zweifeln gibt der in derselben Nummer für die Schiffsbesatzung des fremden Schiffs gebrauchte Ausdruck „personnel" Anlaß, da aus ihm nicht ersichtlich ist, ob damit das Personal des Schiffes im Sinne der Nr. 2 oder 5 des C 3 gemeint sein soll. Gleichgültig ist es, ob der Schaden zu Wasser oder zu Lande, ob aus nautischem oder nichtnautischem Verschulden angerichtet ist. Unterschieden wird aber zwischen den das eigene und den das fremde Schiff betreffenden Schädigungen. Im letzteren Falle wird das Privileg bei Schäden gewährt, die dem fremden Schiff, seiner Ladung, seiner Besatzung oder seinen Reisenden zugefügt sind; handelt es sich aber um das eigene Schiff, so ist die Entschädigungsforderung nur privilegiert, soweit sie aus Tötung oder Körperverletzung von Reisenden dieses Schiffes zu leisten ist. Infolgedessen entbehren insbesondere die in A 1 Nr. 2, 3, B 1 Nr. 2, 3 gegebenen Tatbestände des Vorzugsrechts, sodaß also die Ladungsinteressenten des eigenen Schiffs, soweit sich nicht ausnahmsweise aus den vorhergehenden Nummern des C 3 ein anderes ergibt, nur auf die beschränkte Haftung des Reeders ohne jede Vorzugsstellung vor anderen Land- und Schiffsgläubigern verwiesen sind. Darin liegt einer der wichtigsten Unterschiede des Vorentwurfs vom HGB. (vgl. § 754 Nr. 7). — Bemerkenswert ist, daß hier im Gegensatz zu den Vorentwürfen A und B eine Einigung bezügl. der Ansprüche aus Personenverletzungen zustande gekommen ist.[1]) Dagegen sind, was schon Boyens als

[1]) Ebenso sind bezüglich der Rettung von Menschenleben bezw. der Tötung und Verletzung bei Zusammenstoß Vorschriften enthalten in Art. 9 der Konvention betr. die Hülfeleistung und Art. 4 Abs. 3 der Konvention betr. den Zusammenstoß.

unverständlich hervorgehoben hat,[1]) die Ansprüche der Interessenten z. B. aus dem Aurennen von Brücken und Bollwerken nicht berücksichtigt.

Soweit der Reeder oder Mitreeder als Kapitän selbst als im Dienste des Schiffes stehend anzusehen ist, besteht die Möglichkeit, daß er gemäß A 11 Abs. 2 B 7 Abs. 2 unbeschränkt haftet und daneben aus Nr. 5 C 3 dem Gläubiger ein Privileg zusteht. Diese Rechtslage ist auch nach § 754 Nr. 9 HGB. möglich, da es nach diesem keinen Unterschied macht, ob die schuldige Person der Schiffsbesatzung zugleich Miteigentümer oder Alleineigentümer des Schiffes ist.[2])

6. Schließlich wird nach Abs. 2 des C 3 ein Privileg für die den öffentlichen Versicherungsanstalten aus der Versicherung der Besatzung (personnel!) der Schiffe erwachsenen Forderungen gewährt, soweit es durch die Landesgesetze eingeräumt ist oder wird. Diese Bestimmung ist, da die Aufzählung der privilegierten Forderungen in C 3 erschöpfend sein soll, der einzige Fall, in dem die Gewährung eines Privilegs innerhalb des Geltungsbereichs der internationalen Verständigung den Einzelstaaten überlassen ist. Erhalten bleiben daher die in § 754 Nr. 10 HGB. angegebenen Forderungen.[3]) —

Stellt man nun den C 3 dem A 1 und B 1 gegenüber und vergleicht die Tatbestände, bei denen der Schiffseigentümer beschränkt haftet mit denen, in denen dem Schiffsgläubiger ein Privileg gewährt wird, so ergibt sich im allgemeinen: Die Fälle der Nr. 5—7 des A 1 sind mit den Privilegien des C 3 Nr. 3 u. 4 ausgestattet; die außervertraglichen Ansprüche auf Grund des Tatbestandes des A 1 Nr. 1, B 1 Nr. 1 werden nicht in allen

---

[1]) Boyens Z. 62 S. 73 für die Venediger Beschlüsse.

[2]) Schaps Seer. S. 88 Anm. 27.

[3]) Eine Anmerkung der Konferenz zu C 3 besagt: Das Schlußprotokoll soll die folgende Vorschrift enthalten: Es besteht Einverständnis darüber, daß es der Gesetzgebung jedes Staates unbenommen bleibt, ... den Behörden des Staates oder anderen öffentlichen Behörden, die ein Wrack oder andere die Schiffahrt beeinträchtigende Gegenstände haben beseitigen lassen, das Recht einzuräumen, diese Gegenstände zu verkaufen und sich für die Kosten der Beseitigung vorzugsweise vor anderen Gläubigern aus dem Kaufpreise zu befriedigen. — Wegen dieser dem öffentlichen Recht angehörenden Bestimmung wird auf unsere Ausführungen zu 8 in § 6 verwiesen.

Fällen privilegiert, sondern in der durch C 3 Nr. 5 begrenzten Weise; die Tatbestände der Nr. 2—4 des A 1, B 1 sind regelmäßig überhaupt nicht für die Entstehung von Privilegien geeignet. Es gibt also zahlreiche Gläubiger, denen der Reeder beschränkt haftet, ohne daß sie als Korrelat ein Vorzugsrecht haben. Der Vergleich mit dem HGB. zeigt, daß die im § 754 Nr. 1 bis 5 und 10 mit dem Schiffsgläubigerrecht ausgestatteten Ansprüche im wesentlichen den durch C 3 Nr. 1—3 u. Abs. 2 mit einem Privileg versehenen entsprechen, daß dagegen die Ansprüche aus Notgeschäften des Schiffers und aus einem Verschulden der Schiffsbesatzung durch die Nr. 4 und 5 C 3 im Verhältnis zu den entsprechenden Nr. 6 und 9 des § 754 HGB. eingeschränkt und schließlich die durch HGB. Nr. 7 und 8 im § 754 mit Schiffsgläubigerrecht ausgestatteten Forderungen durch den C 3 regelmäßig nicht als privilegiert zugelassen werden.[1]) Nach alledem lassen sich die in den Vorentwürfen geregelten Ansprüche in 3 Gruppen teilen:

1) Die Fälle der beschränkten Haftung ohne Privileg, so in Nr. 2—4 des A 1 B 1.
2) Die Fälle der beschränkten Haftung mit Privileg, so in A 1 B 1 Nr. 5—7 mit C 3 Nr. 3, 4.
3) Die Fälle der unbeschränkten Haftung mit Privileg, so in C 3 Nr. 1, 2 Abs. 2.

Dem HGB. sind dagegen nur die beiden letzten Arten bekannt. — Neben der beschränkten und unbeschränkten Haftung gibt es noch eine Zwischenstufe, die sog. Ergänzungshaftung, auf die später zurückzukommen sein wird.

§ 8.

Die Systeme der beschränkten Haftung des Reeders im geltenden Recht.

Nachdem wir im Vorhergehenden eine Übersicht über die in den Vorentwürfen berücksichtigten Tatbestände gewonnen haben, bei deren Vorliegen der Reeder den Schiffsgläubigern beschränkt oder unbeschränkt haftet, und bei denen ihre Forderungen privilegiert oder nichtprivilegiert sind, widmen wir uns nun wieder

[1]) Über die für und gegen die Einschränkung der privilegierten Forderungen gemachten Erwägungen siehe R.J.A. S. 21 ff.

allein den sich mit der Haftung befassenden Vorentwürfen A und B. Die folgenden Erörterungen sollen sich mit der Art und dem Umfang der beschränkten Haftung als Gegensatz der unbeschränkten Haftung beschäftigen. Dies ist umso wichtiger, als sich, wie wir gesehen haben, bei einem Teil der Schiffsgläubiger ihr Recht lediglich aus den Bestimmungen über Art und Umfang der Haftungsbeschränkung des Schuldners ergibt. Bei der Untersuchung der Haftungsarten, die dem internationalen und dem deutschen Recht eigen sind, ist davon auszugehen, daß sich im geltenden Recht 5 Systeme der Haftungsbeschränkung der Schiffseigentümer unterscheiden lassen. Diese sollen zunächst im folgenden unter gleichzeitigem Hinweis auf eine etwaige Bevorzugung der beteiligten Schiffsgläubiger kurz erörtert werden.[1])

1. Das Executionssystem: Der Reeder haftet seinen Gläubigern grundsätzlich unbeschränkt (persönliche Haftung).[2]) In zahlreichen und wichtigen Fällen tritt jedoch von vornherein kraft Gesetzes eine Beschränkung der Haftung auf das konkrete Schiffsvermögen, gebildet durch Schiff und Fracht nebst Zubehör, ein (beschränkte unpersönliche Haftung). Dieses tritt dadurch als fortune de mer im Gegensatz zu dem übrigen Vermögen des Reeders, der fortune de terre. Die Gläubiger, denen der Reeder derartig haftet, können sich nur aus dem Schiffsvermögen befriedigen. Gleichzeitig steht ihnen in allen Fällen ein vor anderen Rechten bevorzugtes, gegen Dritte verfolgbares Pfandrecht an dem Schiffsvermögen zu. — Dies Haftungssystem gilt in Deutschland (§§ 486, 754 ff. HGB.), ähnlich in Dänemark, Norwegen, Schweden[3]) und in Finnland.[4])[5])

2. Das Abandonsystem: Der Reeder haftet seinen Gläubigern unbeschränkt. Jedoch bildet das Recht des Abandons d. h. der Preisgabe von Schiff und Fracht (im Falle des Untergangs: des droit aux épaves) an die Schiffsgläubiger für ihn

[1]) 5 Systeme gibt Hennebicq Bd. II S. 104 ff. 4 Systeme: Schaps, Dokumente d. Fortschritts S. 1071, Finke, Z. f. int. R. XXI S. 111, Ziegel, S. 4 f., R.J.A. S. 10, Boyens, Bd. I S. 184 ff., II S. 58, Z. 62 S. 8 f. Nur 3 Systeme: Gütschow, Vened. Entwürfe S. 7 f.

[2]) Schaps, Seer. S. 79; Sieveking S. 95 ff.

[3]) Handelsgesetze d. Erdballs, Nord. Wechsel- u. Seerecht S. 55 f.

[4]) Handelsges. d. Erdballs, Finnland S. 100.

[5]) Boyens Bd. I S. 185; Hennebicq Bd. II S. 111.

in den gesetzlich bestimmten Fällen die Möglichkeit, sich von dieser Haftung mit seinem ganzen Vermögen zu befreien und sie auf das Schiffsvermögen zu beschränken. Ein Teil der Forderungen, derentwegen der Abandon zugelassen ist, ist mit einem privilège (Vorzugsrecht) und droit de suite (Verfolgungsrecht gegen Dritte) versehen. — Dies System gilt in der Mehrzahl der Staaten, die auf der letzten Konferenz vertreten waren: so in Frankreich, Italien, den Niederlanden, Portugal, Rumänien, Belgien (nach dem Seegesetz von 1879 bis zum Jahre 1908), Brasilien u. a.[1][2])

3. Das nordamerikanische Werthaftungssystem: Soweit die Haftung des Reeders beschränkt ist, begrenzt sie sich auf den Wert des Schiffes und den Betrag der Fracht (beschränkt persönliche Haftung). Um dieser Haftung mit dem Landvermögen zu entgehen, hat der Reeder ein Abandonrecht an Schiff und Fracht mit der Maßgabe, daß diese Gegenstände einem für die Gläubiger bestellten Pfleger (trustee) übertragen werden. Fast allen Gläubigern, denen der Reeder beschränkt haftet, steht ein gegen den Besitznachfolger des Reeders verfolgbares lien an Schiff und Fracht zu. Dies System gilt in den Vereinigten Staaten von Nordamerika.[3])[4])

4. Das englische Geldhaftungssystem: Der Reeder haftet grundsätzlich unbeschränkt, in gewissen Fällen ist jedoch der Umfang der Haftung mit dem See- und Landvermögen nach dem Raumgehalte seines Schiffes bestimmt und zwar bei Sachschäden unter Beschränkung bis zu einem Betrage von 8 Pfd. Sterling auf jede Bruttotonne des Schiffes, bei Personenschäden bis zu einem Betrage von 15 Pfd. auf die Tonne (beschränkt persönliche Haftung). Eine Beschädigung des Schiffes oder sein vollständiger Untergang ist auf die einmal entstandene Haftung des Reeders ohne Einfluß. Maßgebend für den Eintritt der Haftung ist das den Anspruch erzeugende Ereignis, sodaß der Reeder bei Vor-

---

[1]) Boyens Bd. I S. 185; Hennebicq Bd. II S. 105.

[2]) Im deutsch. Reichsrecht ist der Abandon bekannt durch § 501 HGB. u. § 27 d. Ges. vom 20. April 1892 betr. die Gesellschaften mit beschränkter Haftung.

[3]) Boyens Bd. I S. 187; Hennebicq Bd. II S. 111.

[4]) Für das deutsche Recht vgl. die Werthaftung in §§ 771 Abs. 4, 772 ff. HGB. und in §§ 1973 Abs. 2 Satz 2, 1992 Satz 2 BGB.

liegen mehrerer derartiger Ereignisse in die Lage kommen kann, den genannten Höchstbetrag mehrmals leisten zu müssen. Den Forderungen der Gläubiger, denen der Reeder beschränkt haftet, ist ein gegen Dritte verfolgbares lien wie im amerikanischen Recht zugebilligt. — Dies System[1]) gilt in Großbritannien.[2]) Es steht durch den Ausschluß der Haftungsbeschränkung auf das Schiffsvermögen und durch die Betonung des Ereignisses als maßgebender Tatsache für den Eintritt der Haftung in starkem Gegensatz zu den bisher besprochenen kontinentalen und dem amerikanischen System. Diese Differenz bildete, da die Engländer lange Zeit von dieser Haftungsart nicht abgehen wollten, auf den Konferenzen die stärkste Hemmung für das Gelingen einer Einigung,[3]) und auch jetzt noch zeigt das Bestehen und der Inhalt der Vorentwürfe A und B, daß der Gegensatz, wenn auch bedeutend gemildert, so doch noch nicht beseitigt ist.

5. Das erweiterte Abandonsystem (Optionssystem): Nach diesem gilt grundsätzlich das Abandonsystem, also regelmäßig unbeschränkte Haftung, jedoch mit dem Recht des Abandons von Schiff und Fracht. Außerdem aber kann der Reeder den Abandon des Schiffes durch Bezahlung des Wertes, den es am Ende der Reise hat (Annäherung an das nordamerikanische System), oder einer für jede Reise anzusetzenden Summe von 200 francs pro Bruttotonne ersetzen (Annäherung an das englische System). Der Schiffseigentümer hat also drei Wahlrechte. — Diese Regelung der Haftung ist in Belgien durch das Gesetz vom 10. Februar 1908 Art. 46, 47 eingeführt worden.[4]) Sie ist die erste Frucht der internationalen Verhandlungen, insofern als das Gesetz die in den Venediger Beschlüssen des Jahres 1907 vorgesehenen drei Wahlrechte verwertet hat. Die auf dieser Konferenz vertretenen Anschauungen sind noch weiter insofern von Einfluß gewesen, als die Zahl der privilegierten Forderungen gegenüber

---

[1]) Im deutschen Recht erinnert daran die Haftung des Gastwirts aus § 702 BGB. und die Haftpflicht des Halters eines Kraftfahrzeuges aus § 12 des RG. vom 3. Mai 1909 über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen.

[2]) Boyens Bd. I S. 186; Hennebicq Bd. II S. 105 ff.

[3]) Prot. 1909 S. 65 ff. 87, u. a.

[4]) Hennebicq Bd. II S. 138 f., 67.

dem alten belgischen Recht erheblich, nämlich von 15 auf 4, eingeschränkt worden ist.[1])

Den von Hennebicq[2]) und in den Protokollen[2]) gebrauchten Begriff „Optionssystem" halte ich für die belgische Haftungsart nicht für angebracht. Denn da auch nach den Vorentwürfen der Reeder, wie unten zu zeigen, ein mehrfaches Wahlrecht hat, hier aber das Exekutionssystem zugrunde gelegt ist, auch bereits im Abandon- und Werthaftungssystem ein Wahlrecht gegeben war, liegt der Unterschied nicht in dem Dasein der Wahlrechte.

§ 9.

System des Vorentwurfs A.

Das dem Vorentwurf A zugrunde liegende System ist das deutsche Exekutionssystem und zwar aus folgenden Gründen: Der Vorentwurf beginnt in A 1 mit den Worten: Der Schiffseigentümer haftet nur mit dem Schiffe, sowie mit der Fracht der Reise und dem auf die Reise sich beziehenden Zubehöre von Schiff und Fracht. Dieser Satz enthält eine dem § 486 HGB. entsprechende Bestimmung. Die Übereinstimmung war noch wörtlicher in dem Art. 2 des von der Pariser Kommission ausgearbeiteten und der Venediger Konferenz vorgelegten Entwurfes. Dort hieß es: Le propriétaire du navire n'est pas tenu personnellement, mais seulement sur le navire.[3]) Diese Fassung hatte jedoch der Auffassung Nahrung gegeben, als sollte durch die Gegenüberstellung der Negation der persönlichen Haftung mit der positiven Bestimmung der Ausschluß einer persönlichen Haftung betont werden. Da die nordamerikanischen Delegierten eine Klarstellung in Venedig dahin verlangten, daß es sich hierbei nicht um Klagen in rem handele,[4]) wurden die die Verneinung der persönlichen Haftung betreffenden Worte weggelassen, „um den dinglichen Charakter dieser Ansprüche nicht klar zum Ausdruck kommen zu lassen."[5]) Daß durch die jetzige Fassung des A 1 der Auffassung Vorschub geleistet würde, es sei die Haftung mit dem Schiff nicht eine reine Sachhaftung, sondern eine Haftung

[1]) Hennebicq Bd. II S. 220 Art. 23.
[2]) Hennebicq Bd. II S. 113, 138. Prot. 1909 S. 58. 60.
[3]) Boyens Z. 62 S. 10.
[4]) Bulletin Nr. 19 S. 495 ff.
[5]) Gütschow, Venediger Entwürfe S. 10.

mit dem Werte des Schiffs,[1]) möchte ich schon deswegen allein nicht befürchten, weil sonst A 5 sinnwidrig würde, der doch gerade im Gegensatz zu A 1 an die Stelle des konkreten Schiffs dessen Wert setzen will. Ich gehe aber auch so weit, zu sagen, daß es einen Vorteil bedeutet, daß die Hervorhebung der Verneinung der persönlichen Haftung aus dem Artikel beseitigt worden ist. Denn auch die Haftung nach deutschem Exekutionssystem ist an und für sich nicht dinglicher Art, d. h. eine gegen Dritte wirkende, es wäre besser von „unpersönlicher" Haftung zu reden. Dinglich wird sie im deutschen Recht nur durch den weiteren Umstand, daß hier in sämtlichen Fällen der beschränkten Haftung den Schiffsgläubigern gleichzeitig ein gegen den jeweiligen Reeder des Schiffes verfolgbares Pfandrecht zur Seite steht,[2]) was, wie oben dargetan, nach den Vorentwürfen nicht immer der Fall ist. Andererseits ist im deutschen Recht gleichzeitig mit der Haftung eine Realobligation verbunden, kraft deren der jeweilige Inhaber des Schiffsvermögens nicht nur zur Duldung der Zwangsvollstreckung, sondern auch zur Leistung mit den Mitteln dieses Vermögens verpflichtet ist (vgl. unten § 17). Reine Klagen in rem sind also auch nach HGB. nicht die Folge des Exekutionssystems. Wenn nun auch für das Vorprojekt A das Bestehen einer Realobligation noch nicht nachweisbar ist, zumal über die Haftung des Erwerbers des Schiffsvermögens weder in diesem Vorentwurf noch in dem über die Schiffsprivilegien direkt oder indirekt etwas bestimmt ist, so ist es doch möglich, daß diese Obligation durch spätere Bestimmungen erkennbar wird, insbesondere auch durch solche, die die Haftung des Erwerbers zum Schutze der nicht mit einem gegen Dritte verfolgbaren Privileg ausgestatteten Gläubiger anordnen. In diesem Falle würde dann eine Fassung, die das persönliche Moment in der Haftung ausdrücklich ausschließt, ein Widerspruch sein.

Wüstendörfer steht auf dem Standpunkt,[3]) daß bezüglich der Haftung mit Fracht und Zubehör von Schiff und Fracht durch den Entwurf A das Exekutionssystem aufgegeben und dafür die beschränkte persönliche Haftung gewählt ist. Ich möchte dieser Ansicht nicht beitreten. Wenn in A 1 bis 3 — wie übrigens

[1]) So Wüstendörfer Z. 71 S. 8 f.
[2]) Boyens Z. 62 S. 11; Cosack, Handelsrecht S. 131.
[3]) Z. 71. S. 7 ff.

entsprechend auch schon in dem Art. 3 der Venediger Beschlüsse, — den Gegenstand der beschränkten Haftung auch die bereits gezahlten Frachten und Entschädigungen bilden, so soll damit m. E. nichts anderes bezweckt werden, als mit den §§ 771 Abs. 4, 775 Abs. 3 HGB., durch die im deutschen Recht für den Fall der Zahlung der betreffenden Forderungen an den Reeder an die Stelle der Sachhaftung die Werthaftung tritt. Im HGB. konnten diese Bestimmungen in den Abschnitt über die Schiffsgläubiger gestellt werden, da sie nur für den Fall des Untergangs des Pfandrechts derselben erforderlich wurden, in den Entwürfen mußten sie hingegen mit Rücksicht auf die Schiffsgläubiger ohne Privileg, denen der Reeder aber dennoch nur beschränkt haftet, bereits in das Projekt A hineingestellt werden. Hätten die Verfasser der Artikel die Absicht gehabt, die beschränkte persönliche Haftung für Fracht und Zubehörforderungen als Regel aufzustellen, so würden sie diese wohl auch durch den Gebrauch entsprechender Worte zum Ausdruck gebracht haben, so wie sie es in B 1 Abs. 1 durch die Verwendung von „valeur“ getan haben. Zuzugeben ist jedoch, daß die innige Zusammenstellung der gezahlten und der noch geschuldeten Fracht und anderen Beträge die verschiedene Haftungsart nicht klar herausstellt. Es wird daher besser sein, die beschränkt persönliche Haftung mit den eingezogenen Forderungen in einer besonderen Bestimmung als Ausnahmefall von der Regel der Haftung als Sondergut darzustellen. (Vgl. ferner § 11 am Ende.)

Der A 1 drückt das der Haftung zugrunde gelegte Prinzip aus. Daneben ist zwar durch die A 5 und 6 ein doppeltes Wahlrecht des Reeders vorgesehen.[1]) Es bestimmt nämlich A 5, daß der Eigentümer in den Fällen, in denen seine Haftung gemäß A 1 beschränkt ist, das Recht hat, an die Stelle des Schiffes dessen Wert zur Zeit der Beendigung der Reise zu setzen (substituer). Und A 6 besagt, daß der Eigentümer in den in A 1 Nr. 1, 2, 3 und 4 vorgesehenen Fällen[2]) das Recht hat, Schiff und Fracht

[1]) In welcher Weise das Wahlrecht bei Vorhandensein mehrerer Mitreeder ausgeübt werden soll, ist nicht gesagt, vgl. f. d. Vened. Beschl. Boyens Z. 62 S. 53.

[2]) Die Beschränkung auf diese Tatbestände erklärt sich daraus, daß A 6 englischem Recht entsprechen soll, in dem eine derartige Haftungsbeschränkung nur bei Schadensersatzansprüchen stattfindet (RJA. S. 27).

sowie deren Zubehör durch Zahlung einer Summe zu befreien (libérer), die 8 Pfd. Sterling auf die Tonne des Bruttoraumgehaltes seines Schiffes beträgt; für den Fall, daß mehrere Unfälle oder Ereignisse Anlaß zu einer Haftung gegeben haben, hat die Zahlung der bezeichneten Summe zugunsten jeder Gruppe von Gläubigern zu erfolgen, deren Forderungen aus demselben Unfall oder Ereignisse herrühren. — Das Recht des A 5 (Substitutionsrecht) ist dem amerikanischen, das Recht des A 6 (Liberationsrecht) ist dem englischen Recht entlehnt. Beide Rechte bedeuten in Verbindung mit A 1 nicht etwa, daß der Reeder 3 Leistungen schuldet, in der Art, daß nur die eine oder die andere zu bewirken ist (§ 262 BGB.), sondern der Grundsatz ist, daß der Reeder eine Leistung, nämlich grundsätzlich die Duldung der Zwangsvollstreckung in das Schiffsvermögen oder bei Annahme einer Realobligation die Befriedigung des Gläubigers mit den Mitteln des Schiffsvermögens schuldet, sich aber durch tatsächliche Bewirkung einer anderen Leistung (Liberation oder Substitution) von der durch die Zwangsvollstreckung in sein Schiffsvermögen realisierbaren Forderung befreien kann.[1]) Die Rechtslage ist also, soweit es sich um das Substitutionsrecht handelt, ähnlich derjenigen, die wir in den §§ 1973 Absatz 2, 1974, 1989, 1992 Satz 2, 2187 Absatz 3 BGB. finden. Auch in diesen Fällen liegt nicht eine Wahlschuld im Sinne des § 262 BGB., sondern eine Obligation mit einer wahlweisen Leistungsbefugnis (facultas alternativa) vor.

Entsprechen nun auch die Artikel 5 und 6 einerseits einem Grundgedanken des amerikanischen, andererseits dem Prinzip des englischen Systems, so stehen sie doch in dem Vorentwurf, abgesehen von der Anmerkung der Konferenz zu A 14, nur als vereinzelte Wahrzeichen dieser Systeme da, ohne daß an der Grundlage der deutschen Haftungsart cum viribus etwas geändert worden ist. Schon in den Venediger Beschlüssen sollte das deutsche System zum Ausgangspunkt und zur Grundlage der Reederhaftung gemacht worden sein,[2]) im Vergleich zu jenen ist aber die Vorherrschaft des Exekutionssystems in dem Vorentwurf A weiter durchgeführt. In dieser Hinsicht ist die jetzige Fassung des A 5

[1]) Ebenso Boyens Z. 62 S. 9, 26 f. für die Vened. Beschl.

[2]) Brodmann Z. 64 S. 243; Gütschow, Vened. Entwürfe S. 8; Hennebicq Bd. II S. 139; Schaps, Leipz. Z. 1907 S. 852.

zu erwähnen. Während der dem A 5 in den Venediger Beschlüssen entsprechende Art. 6, ebenso wie der Art. 5 der Grundzüge von 1909 folgendermaßen lautete: Le propriétaire peut substituer au navire sa valeur à la fin du voyage, beginnt jetzt der Art. 5 mit einem Hinweis auf die Regelung der Haftung in A 1. Vor allem aber ist es von Bedeutung, daß die in dem Art. 4 Abs. 1 des Venediger Entwurfs über die beschränkte Haftung vorgesehene Bestimmung: Le propriétaire peut se libérer des obligations à raison desquelles la limitation de sa responsabilité est admise, soit par l'abandon du navire et du fret et de leurs accessoires, soit par les modes prévues aux articles 6 et 7, wie schon nicht in die Bases, so auch nicht in den Vorentwurf A übernommen ist. Damit ist das französische Abondonsystem völlig ausgeschaltet und die Möglichkeit der Auffassung, daß nach dem Text des genannten Art. 4 die Wahlrechte in gleicher Linie mit der an den Anfang gestellten beschränkten Haftungsart stehen sollten, beseitigt worden. Andere Bestimmungen des Vorentwurfs sind mit dem Exekutionssystem nicht unvereinbar. Im Gegenteil ist z. B. durch A 7 der Begriff der Reise in einer dem § 757 HGB. gleichenden Weise geregelt. Eine weitere, eine notwendige Ergänzung des deutschen Systems bildende Bestimmung ist die dem § 774 HGB. entsprechende des A 9 Abs. 2 über die Erweiterung der Haftung des Reeders über das Schiffsvermögen hinaus auf das Landvermögen, wenn er unter gewissen Voraussetzungen das haftende Schiff nach der Beendigung der Reise auf eine neue Reise sendet. Folgend dem aus der Haftung cum viribus entspringenden Grundsatze, daß etwaige Ausbesserungen und Verschlechterungen des Schiffes grundsätzlich zugunsten und zulasten der Schiffsgläubiger gehen,[1]) ist ferner, wie sich argumento e contrario in A 8 Abs. 1 Satz 4 ergibt, in dem A 9 Abs. 2 im Gegensatz zu dem Venediger Entwurf nicht der Wert nach der ersten Reise, sondern derjenige bei Antritt der neuen Reise der Haftungserweiterung zugrunde gelegt. Daher ist die in der zugrunde gelegten Ausgabe erfolgte Übersetzung von avant la sortie mit „bei dem Auslaufen" zwar wörtlich falsch, jedoch dem Sinne nach

[1]) Ebenso R.J.A. S. 28; Brodmann Z. 64 S. 248, 250.

richtig; andererseits ist eine Änderung des französischen Textes wünschenswert.[1])

Wenn Wüstendörfer (Z. 71 S. 6 ff.) Vorschriften wie §§ 761, 755 Abs. 2, 771 Abs. 3 HGB. vermißt, so möchte ich mich dieser Auffassung nicht anschließen. Den § 761 halte ich zur Charakterisierung des Exekutionssystems nicht für erforderlich. Er soll nur besagen, wie das Schiffsgläubigerpfandrecht zur Befriedigung führt, ob etwa durch den Verkauf der Pfandobjekte wie bei den beweglichen Sachen des BGB. (§§ 1228 ff.) oder durch Zwangsvollstreckung. Erforderlich wären dagegen den §§ 780, 786 der ZPO. entsprechende Bestimmungen, wenn man das Exekutionssystem auf eine rein dingliche Haftung abstellen will. Im deutschen Recht erübrigen sie sich dadurch für das Schiffsgläubigerrecht, daß es im HGB. nicht Fälle gibt, in denen den Schiffsgläubigern der Reeder beschränkt haftet, ohne daß gleichzeitig das Schiffsvermögen mit dem Schiffsgläubigerrecht belastet ist. Da aber nach den Entwürfen die Möglichkeit derartiger Haftung gegeben ist, so würden sie derartige Bestimmungen erforderlich machen und zwar, da die Vorschriften der Landesgesetze betr. die Zwangsvollstreckung nicht durch das internationale Recht berührt werden sollen (A 17), durch nationale Ausführungsgesetze. Ebensowenig wie den § 761 HGB. halte ich auch die §§ 755 Abs. 2, 771 Abs. 3 für eine Folge des Prinzips der reinen Sachhaftung, sondern vielmehr für einen Ausfluß der Dinglichkeit des Schiffsgläubigerrechts. Ihr Fehlen möchte ich daher nicht als ein Zeichen des unzureichenden Ausdrucks der reinen Sachhaftung im Vorprojekt A ansehen;[2]) sie gehören in den Entwurf C über die Schiffsprivilegien.

Nach alledem dürfte die Behauptung von der Vorherrschaft des deutschen Exekutionssystems in dem Vorentwurf A genügend begründet sein. Rein deutsches Recht liegt aber natürlich nicht vor. Denn nicht nur in dem zweifachen Wahlrecht, sondern auch in anderen Bestimmungen ist der Einfluß anderer Rechtsanschauungen bemerkbar. So trägt z. B. der A 8 englischen Auffassungen Rechnung.[3]) Dennoch aber überwiegt das deutsche Haftungssystem

[1]) Damit dürfte die zwischen Boyens Z. 62 S. 27 ff. und Brodmann Z. 64 S. 250 f. bestehende Meinungsverschiedenheit zugunsten von Boyens entschieden sein.

[2]) A.M.: Wüstendörfer Z. 71 S. 6.

[3]) Näheres siehe R.J.A. S. 11 ff.

derart, daß ich die Bezeichnung „erweitertes Exekutionssystem" als Gegensatz zu dem erweiterten Abandonsystem des neuen belgischen Rechts für berechtigt halte.

§ 10.

System des Vorentwurfs B.

Neben dem Vorentwurf A steht das Vorprojekt B. Dies ist eine Folge davon, daß eine einheitliche Regelung der Art der Haftung noch nicht erzielt worden ist. Auf der letzten Konferenz verblieben die Anhänger des kontinentalen und amerikanischen Systems bei der Auffassung, wie sie in dem Vorentwurf A zum Ausdruck gekommen ist. Auf der anderen Seite verharrten die englischen Delegierten, wenn auch nicht auf dem unveränderten englischen Haftungssystem, so aber doch auf dem Standpunkt, daß die Haftung nicht zu einer bloßen Sachhaftung gemacht werden dürfe, der Reeder vielmehr — wenn auch nur in Höhe eines bestimmten Wertes — persönlich mit seinem Landvermögen haften, und daß für die Berechnung des Schiffswertes der Zustand des Schiffes unmittelbar nach dem die Entschädigungspflicht begründenden Ereignis maßgebend sein müsse.[1]) Der Vorentwurf B beruht auf den englischen Vorschlägen. Er hat in seinem ersten Artikel das Prinzip, daß der Reeder persönlich mit seinem Landvermögen, aber nur bis zum Betrage des Wertes des Schiffes, der Fracht und des Zubehörs von Schiff und Fracht haftet, zur Grundlage gemacht. Es ist durch Abs. 2 dahin modifiziert, daß die persönliche Haftung nach oben hin in den Fällen der Nr. 1 bis 4 des B 1, aber auch nur in diesen,[2]) auf eine Gesamtsumme von 8 Pfd. Sterling auf die Tonne des Bruttoraumgehaltes[3]) des Schiffes begrenzt ist. Zur Durchführung des Grundsatzes, daß der Reeder auf keinen Fall mehr als den Wert seines

[1]) R.Z.A. S. 14.

[2]) Der Grund der Unterscheidung ist in R.Z.A. S. 27 angegeben, vgl. oben S. 41 Anm. 2 zu § 9.

[3]) Auf der Pariser Konferenz des Comité M. I. (1911) wurde darauf hingewiesen, daß in der englischen und kontinentalen Berechnung des Bruttoraumgehalts insofern ein Unterschied bestehe, als in England der Mannschaftsraum außer Acht bleibe, auf dem Kontinent aber mit einbezogen werde — Deutscher Verein für Inter. Seerecht, Verhandlungen....1911 S. 12 ff.

Schiffsvermögens zur Befriedigung seiner Gläubiger von seinem Vermögen herzugeben braucht, ist in B 8 bestimmt, daß im Falle der gerichtlichen Geltendmachung von Ansprüchen der in B 1 genannten Art das mit der Sache befaßte Gericht eventl. auf einfachen Antrag anzuordnen hat, daß der Zugriff auf das Landvermögen des Schuldners während eines Zeitraumes aufgeschoben wird, der genügt, um ihm die Verwertung des Schiffes und die Verteilung des Erlöses unter die Gläubiger zu ermöglichen. Dadurch wird zugleich einer Durchführung der Zwangsvollstreckung der Schiffsgläubiger in das Landvermögen vorgebeugt, sodaß sich eine erhebliche Annäherung an die Befriedigung der Gläubiger nach dem Exekutionssystem und dem Vorentwurf A zeigt.

Jedes Ansprüche begründende Ereignis schafft einen besonderen Haftungskreis. Innerhalb dieses Kreises ist grundsätzlich der Wert des Schiffes unmittelbar nach dem Ereignis für die Haftung ausschlaggebend. Ging also in dieser Zeit das Schiff unter, so ist der Reeder von seiner Verantwortlichkeit gänzlich befreit. Tritt der Verlust aber erst auf Grund eines neuen Ereignisses ein, so bleibt für den ersten Kreis der Wert nach dem früheren Ereignis maßgebend. Soweit mehrere Forderungen von demselben Ereignis herrühren, haftet der Reeder für sie nicht mehrmals, sondern für sämtliche nur einmal mit dem Werte des Schiffs, in dem in B 1 angegebenen Umfange. Gleiches gilt für die verschiedenen Forderungen, die in demselben Hafen erfüllt werden müssen, ohne daß sie auf ein gleiches Ereignis zurückzuführen sind.[1]) Liegen diese Voraussetzungen nicht vor, entstehen z. B. Ansprüche aus B 2a mehrmals während einer Reise, oder treffen solche Ansprüche mit denen aus B 2b zusammen, so haftet der Reeder mehrmals in den durch B 1 angegebenen Grenzen (B 3). — Mit diesen Sätzen ist im wesentlichen die Haftung des Reeders geregelt. Dies System, das als das amerikanisch-englische bezeichnet werden könnte, hat den Vorzug der Übersichtlichkeit. Vorschriften, wie die in A 5 und 6 (Liberations- und Substitutionsrecht), sowie in A 4, 8, 9 (Erweiterung der Sachhaftung) sind in dem Vorentwurf B entbehrlich und durch das System ersetzt. Umso größer ist die Ver-

[1]) Über die Auslegung des nicht geschickt gefaßten B 3 vgl. Wüstendörfer Z. 71 S. 24 f. und unten § 15 am Ende.

schiedenheit von dem Vorentwurf A und dem geltenden deutschen Recht.

§ 11.

Umfang der beschränkten Haftung nach Vorentwurf A.

Nach der Feststellung der maßgebenden Haftungsarten in den beiden Vorentwürfen A und B ist die nächste Frage, auf welche Gegenstände die Haftung beschränkt ist. Hätten wir es lediglich mit einer Darstellung des deutschen Rechts zu tun, so würde damit, wie oben erwähnt, zugleich die Beantwortung der weiteren Frage: Welche Gegenstände werden von dem Schiffsgläubigerrecht ergriffen, erledigt. Nicht so ist es nach den Vorentwürfen. In diesen ist vielmehr jedesmal der Umfang der als Objekte der beschränkten Haftung und der Privilegien dienenden Gegenstände selbständig geregelt. Dies ist auch erforderlich, wenn man bedenkt, daß etwa ein Staat nur einen der Entwürfe annimmt, und daß die Möglichkeit besteht, daß der Entwurf B zusammen mit C die endgültige Grundlage des internationalen Seerechts wird. Der Umfang der Haftungsobjekte ist aber nicht nur getrennt, sondern auch verschieden geregelt.

Nach dem Vorentwurf A Art. 1 haftet der Schiffseigentümer mit dem Schiffe, sowie mit der Fracht der Reise und dem auf die Reise sich beziehenden Zubehöre von Schiff und Fracht. Im einzelnen: Gegenstand der Haftung sind Seeschiffe aller Art mit Ausnahme der in A 16 aufgeführten, ausschließlich für einen öffentlichen Dienst bestimmten Staats- und der Kriegsschiffe (vgl. § 4 der Arbeit). Maßgebend ist der Zustand, in dem sich das Schiff bei Beendigung der für die Entstehung der Forderung in Betracht kommenden Reise befindet.[1]) Nachträgliche Verbesserungen und Verschlechterungen gehen grundsätzlich ebenso wie nach deutschem Recht[2]) zugunsten und zulasten des Gläubigers; der Reeder hat kein Recht auf Ersatz von Aufwendungen, die er für das Schiff gemacht hat.[3]) Der Inhalt des A 9 Abs 1 spricht

[1]) Boyens Z. 62 S. 25. ebenso für den Vened. Entwurf.

[2]) Boyens Bd. I S. 197 ff; Pappenheim S. 220, 246; Sieveking S. 375 f.; Lüerssen S. 32 ff.; vgl. oben § 9 S. 43 Anm. 1.

[3]) Boyens Z. 62 S. 26, Z. 64 S. 291, ebenso für den Vened. Entwurf. Für das deutsche Recht ist anderer Meinung Schaps, Seerecht S. 764 Anm. 20; Ehrenberg, Beschr. Haftung S. 130 ff.

nicht dagegen. Seine Existenz läßt vermuten, daß die Konferenzmitglieder in der richtigen Erkenntnis, daß in Verfolg des deutschen Systems der Schiffseigentümer das Schiff in dem Zustande herausgeben muß, den es nach der Ausbesserung hat, eine besondere Vorschrift für nötig hielten, um ihm im Falle der Ausübung des Substitutionsrechts die Möglichkeit zu belassen, den Wert am Ende der Reise zugrunde zu legen.

Neben dem Schiff haftet sein Zubehör. Eine Definition dieses Begriffs, wie auch des Seeschiffs, fehlt. Die Beurteilung der Zubehöreigenschaft entscheidet sich also nach den nationalen Gesetzen (vgl. § 478 HGB., § 97 BGB.). Die Frage, ob die besondere Einrichtung der Bergungsdampfer als Zubehör mithaftet, nicht aber die Einrichtung der Fischdampfer für den Fischfang, wird daher nicht „im Sinne des Entwurfs" unter Hinweis darauf, daß der Berge- und Hilfslohn, nicht aber der Fang der Fischdampfer der Fracht als Zubehör durch die Brüsseler Beschlüsse gleichgestellt worden sei, für die Bergungsdampfer zu bejahen,[1]) sondern unabhängig von dem Vorentwurf, der diese Frage nicht hat regeln wollen, nach nationalem Recht zu entscheiden sein.

Neben den Sachen sind die zum Schiffsvermögen gehörenden Rechte Gegenstand der beschränkten Haftung. Zunächst die Fracht und zwar die Bruttofracht der gesamten Reise, in deren Verlaufe die Verbindlichkeit des Reeders entstanden ist. Der Begriff der Reise ist in A 7 entsprechend dem § 757 HGB. definiert. Die Fracht haftet ohne Abzug (A 2). Dadurch, daß jetzt in Abänderung der Venediger Fassung in Übereinstimmung mit § 756 HGB. ausdrücklich die Bruttofracht als Haftungsobjekt genannt und noch daneben der Zusatz „ohne Abzug" aufrecht erhalten ist, halte ich bei strenger Auslegung auch den Abzug von Frachtrabatten für ausgeschlossen.[2]) Ist dies nicht der Inhalt des A 2, so würde die Frage aus dem Gesichtspunkt, daß für die Höhe der Fracht die Reise, in der die betreffende Forderung entstanden ist, maßgebend ist, zu entscheiden sein, sodaß, wenn noch bis zum Ende dieser Reise oder doch wenigstens gleichzeitig mit der Frachtforderung der Rabatt fällig wird, er abzugsfähig, wenn er

[1]) So Boyens Z. 62 S. 29.

[2]) Für den Abzug Boyens Z. 62 S. 31; dagegen Gütschow, Vened. Entwürfe S. 29.

aber, was wohl die Regel sein wird,[1]) erst nach der maßgebenden Reise und nach der Frachtforderung fällig wird, er nicht abzugsfähig sein wird. Diese Ansicht dürfte auch dem deutschen Recht entsprechen.

Eine andere, die Fracht betreffende Frage ist die, ob bei Unterverfrachtungen die Charter- d. i. die vom Unterverfrachter an den Schiffseigentümer oder die Konossementsfracht d. i. die von den Befrachtern an den Unterverfrachter zu zahlende Fracht den Schiffsgläubigern haftet. Da es in dem Venediger Haftungsentwurf im Art. 3 hieß: „Le fret visé à l'article 2 est le loyer ou le fret sans déduction . . . . . “, also neben fret auch loyer (Miete) gestellt wurde, so nahmen Gütschow,[2]) Schaps[3]) und in der Theorie auch Brandis[4]) an, daß bei Unterverfrachtungen loyer d. h. die Charterfracht hafte. Demgegenüber betonte Boyens — m. E. mit Rücksicht auf den dem A 13 entsprechenden, die Verantwortlichkeit des l'armateur et l'affréteur berücksichtigenden Art. 12 des Venediger Vorentwurfs mit Recht, — daß nicht unter allen Umständen die Charterfracht Gegenstand der Haftung sei, sondern nur dann, wenn nach den nationalen Gesetzen (vgl. §§ 510, 662 HGB.) l'affréteur den Schiffsgläubigern gegenüber nicht an Stelle des Reeders als Schuldner gegenüberstehe, und daß ebenso die Haftung der Miete (loyer) beim Ausrüsterverhältnis von der Stellung desselben gegenüber den Schiffsgläubigern abhänge.[5]) In dem Vorprojekt A ist nun lediglich das Wort fret in dem dem Art. 3 Abs. 1 des Venediger Beschlusses entsprechenden A 2 gebraucht. Die Erwähnung von loyer ist unterblieben. Die Entscheidung der Frage, ob im Falle eines Chartervertrages die Konossements- oder die Charterfracht haftet, ist daher auch in dem Vorentwurf A nicht getroffen, sie „bleibt, wie im geltenden Rechte, den Gerichten überlassen.“[6]) Das Gleiche gilt für die entsprechende Frage beim Ausrüsterver-

[1]) Über die Rabattbestimmungen mancher Linienreedereien und die Rabattgemeinschaften mehrerer Linien führt näheres aus: Wüstendörfer, Studien S. 56 f.

[2]) Die Venediger Entwürfe S. 28.

[3]) Leipziger Zeitschr. 1907 Nr. 12 S. 852.

[4]) Hanseat. Ger. Zeit. 1909 Beil. 1 S. 5.

[5]) Boyens Z. 62 S. 29 f.

[6]) R.J.A. S. 25, 29. Über die Zweifel, die sich aus A 13 bezüglich der Haftung mit dem Schiff ergeben, siehe Wüstendörfer Z. 71 S. 28.

hältnis. Im deutschen Recht ist die Beantwortung bezüglich der Charterfracht bei Unterverfrachtung verschieden. Nach den meisten Schriftstellern ist sie den Schiffsgläubigern unterworfen.[1]) Bezüglich des Ausrüsters herrscht mit Rücksicht auf § 510 HGB. jedoch Einigkeit darüber, daß nicht der von ihm zu zahlende Mietlohn, sondern die ihm zukommende Fracht haftet.[2])

Gleichgestellt sind der Fracht die Überfahrts- und Liegegelder (A 2 Satz 2). Für erstere bestimmt § 677 HGB. dasselbe. Ob Liegegelder Gegenstand des Schiffsgläubigerrechts sind, ist im deutschen Recht mangels ausdrücklicher Bestimmung des Gesetzes bestritten.[3]) Darüber, ob Schlepp- und Bugsierlöhne der Fracht gleichzustellen sind, ist in dem internationalen Recht nichts gesagt. Die Frage dürfte sich danach entscheiden, ob in den nationalen Gesetzen der den Löhnen zu Grunde liegende Vertrag als Frachtvertrag anzusehen ist oder nicht. Soweit dies nicht der Fall, dürften die Forderungen für das durch die Entwürfe geregelte Recht nicht unter das Schiffsvermögen fallen.[4]) Im deutschen Recht ist die Frage bestritten.[5]) Das HGB. bestimmt nichts ausdrücklich, dagegen steht nach B.Sch.Ges. § 104 Abs. 4 der Schlepplohn bei Schleppschiffen der Fracht gleich.

Ausdrücklich bestimmt der Vorentwurf in A 3, daß die folgenden Werte als Zubehör von Schiff und Fracht im Sinne des A 3 zu gelten haben:

1. die Schadensersatzbeträge, die dem Schiffseigentümer für einen Sachschaden, der dem Schiffe zugestoßen und noch nicht ausgebessert ist, oder für Frachtverlust geschuldet werden. Diese Bestimmung entspricht der des § 775 Abs. 2 HGB. Gemäß dem Grundsatze der Haftung cum viribus geht bei einem ganzen oder teilweisen Verlust der Haftungsobjekte dieser zwar grund-

---

[1]) Für die Konnossementsfracht ist Sieveking S. 378, für die Charterfracht Pappenheim S. 221; Schaps, Seerecht S. 83 Anm. 6.

[2]) Ehrenberg, Beschränkte Haftung S. 250; Schaps, Seerecht S. 84 Anm. 6.

[3]) Dafür sind Boyens Z. 62 S. 29; Sieveking S. 378; Mittelstein, Binnensch. R. Bd. I S. 428 Nr. 2; dagegen sind Pappenheim S. 222; Schaps, Seerecht S. 84 Anm. 6.

[4]) Boyens Z. 62 S. 35; „Sie dürften als Analoga der Fracht anzusehen sein."

[5]) Schaps, Seerecht Anm. 6 zu § 486 HGB. ist dagegen, Pappenheim S. 223 ist dafür.

sätzlich zu Lasten der Gläubiger, soweit aber für den Schaden Dritte verantwortlich sind, treten die gegen diese vorhandenen Entschädigungsansprüche an die Stelle der verlorenen reellen Werte. Dementsprechend fällt unter den Sachschaden auch der gänzliche Verlust des Schiffes, wie im HGB. ausdrücklich gesagt ist. Daß dies im Entwurf nicht zum Ausdruck gekommen ist, erklärt sich wohl daraus, daß diese Ansprüche als „Zubehör von Schiff und Fracht" bezeichnet und damit unter einen Begriff gebracht worden sind, unter den sie im Falle des Verlustes des Schiffes nicht mehr gestellt werden können. Daß eine dem HGB. entsprechende Bestimmung fehlt, ist jedoch eine erhebliche Lücke des Vorentwurfs. Andererseits ist er insofern deutlicher als das deutsche Recht, als er ausdrücklich bestimmt, daß die Surrogatshaftung nicht eintritt, so weit das Schiff bereits ausgebessert ist, und durch den Gebrauch des Ausdrucks „perte de fret" umfassender als die entsprechenden Worte des HGB. „wegen entzogener Fracht im Falle des Verlustes oder der Beschädigung von Gütern."

2. Die dem Eigentümer geschuldete Vergütung für große Haverei, mag die Haverei in einem Sachschaden, der dem Schiffe zugefügt und noch nicht ausgebessert ist, oder im Frachtverlust bestehen. Die Bestimmung entspricht der des § 775 Nr. 1 HGB., unterscheidet sich aber dadurch, daß im deutschen Recht die Vergütung für Aufopferung oder Beschädigung Surrogat wird, im Vorprojekt hingegen wiederum der Frachtverlust und die erfolgte Ausbesserung hervorgehoben ist.

3. Die dem Eigentümer für Hilfsleistung oder Bergung geschuldeten Beträge, unter Abzug der Summen, die dem Kapitän und den anderen im Dienste des Schiffes stehenden Personen zukommen. Diese Bestimmung ist dem deutschen Recht fremd. Nach der herrschenden Meinung liegt eine Gleichstellung mit der Fracht auch nicht in dem Sinne des HGB.[1])

Nicht als Zubehör des Schiffes oder der Fracht gelten kraft ausdrücklicher Vorschrift des A 3 Abs. 2 die dem Eigentümer auf Grund eines Versicherungsvertrages gezahlten oder geschuldeten Vergütungen, sowie die Prämien, Subventionen und anderen Staatsunterstützungen. Das Gleiche gilt für das deutsche Recht,

[1]) Schaps, Seerecht S. 84 Anm. 6; Lehmann S. 119, 560 Anm. 1; Ehrenberg, Beschr. Haft. S. 250; anders Pappenheim S. 223.

insbesondere tritt auch nach diesem die auf Grund eines Versicherungsvertrages für Verlust von Schiff oder Fracht zu leistende Summe nicht an die Stelle des versicherten Objekts zu Gunsten der Schiffsgläubiger, die Vergütung steht vielmehr auf Grund des Versicherungsvertrages dem Reeder zu.[1]) Eine entgegengesetzte Regelung würde nicht dem Grundsatz entsprechen, daß der Reeder nach Beendigung der Reise mit dem haftet, quod superest. Dem Schiffsgläubiger würde vielmehr das Schiff in dem Zustande, wie es sich am Beginn der Reise befindet, haften und gleichzeitig die Frachtkosten der ganzen Reise garantiert sein.[2])

Schließlich ist noch eine für die sämtlichen genannten Forderungsrechte gemeinschaftlich geltende Regel zu erwähnen, die dahin geht, daß nach ausdrücklicher Bestimmung in A 2 und 3 die dort bezeichneten Beträge auch dann zu den der Haftung unterliegenden Werten gehören, wenn sie bereits dem Schiffseigentümer gezahlt sind. Dies entspricht den Bestimmungen der §§ 771 Abs. 4, 775 Abs. 3 HGB. Während aber in dieser Frage durch ausdrückliche Bestimmung Anschauungen des deutschen Rechts entsprochen ist, fehlen auffallenderweise Vorschriften über die Surrogathaftung, wie sie im HGB. gegeben sind. Schon bei der obigen Besprechung der Schadensersatzansprüche aus Nr. 1 des A 3 war der Mangel einer Regelung der Frage der Ersatzhaftung bei völligem Verlust des Schiffes hervorzuheben, ebenso fehlt aber auch eine den §§ 764, 773 HGB. (Haftung des Kaufgeldes bei Zwangsversteigerung des Schiffes im Inlande und Notverkauf durch den Schiffer) entsprechende Regelung.[3]) Demgemäß werden die nationalen Gesetze insoweit ihre Geltung behalten. Wünschenswerter aber wäre es, wenn mit Rücksicht auf die Schiffsgläubiger, denen nach dem internationalen Recht ein gegen Dritte verfolgbares Privileg nicht zugedacht ist, eine dem § 773 HGB. entsprechende Regelung zu ihren Gunsten für jeden Fall der Veräußerung des Schiffsvermögens getroffen würde.

---

[1]) Pappenheim S. 228; Cosack, Handelsrecht S. 130; Schaps, Seerecht S. 84 Anm. 9; Brodmann Z. 59 S. 223 ff.; Boyens Z. 62 S. 36 ff.; Heck S. 455, u. a.

[2]) Ebenso Boyens Z. 62 S. 36.

[3]) Vgl. Wüstendorfer Z. 71 S. 7 f. und oben § 9 zum Ende.

§ 12.

Umfang der beschränkten Haftung nach Vorentwurf B.

Der Haftungsumfang nach Vorprojekt A und B ist nicht derselbe, obwohl manche Übereinstimmung vorhanden ist. Die Abweichungen sind durch das zugrundeliegende System bedingt. So ist nach dem Vorentwurf B die Haftung des Reeders grundsätzlich auf den Wert des Schiffes, der Fracht und des Zubehörs von Schiff und Fracht beschränkt. Da nach demselben Projekt jedes Ereignis einer Reise, aus dem Verbindlichkeiten entstehen, den Mittelpunkt eines Haftungskreises für die mit diesem Ereignis zusammenhängenden Forderungen bildet, so soll grundsätzlich derjenige Wert maßgebend sein, den Schiff und Fracht sogleich nach dem Zeitpunkt des Eintritts des schädigenden Ereignisses haben. „Um dem Einwande zu begegnen, daß der Grundsatz der Haftung mit dem Werte des Schiffes nach dem Ereignisse nicht für alle Fälle der beschränkten Haftung passe, sind im Laufe der Verhandlungen in den Artikeln 2, 3 noch ergänzende Bestimmungen getroffen worden."[1]) In B 2 wird infolgedessen unterschieden zwischen dem Schiffswert unmittelbar nach dem Ereignis (B 2 a), und dem Wert in dem Zeitpunkt, in dem die beschädigte Ladung im Bestimmungshafen oder an dem Orte ankommt, wo die Reise abgebrochen wird (B 2 b), und dem Wert bei Beendigung der Reise (B 2 c). Unter B 2 a sollen die Ansprüche fallen, die aus äußeren, gewaltsamen anormalen Ereignissen oder aus bestimmten Ereignissen, wie Strandung und Feuer, unmittelbar entstehen, ferner auch diejenigen Ansprüche, die aus dem Zusammenhang mit derartigen Ereignissen entstanden sind, wie z. B. aus Hilfsleistung und Bergung in Folge des Unfalls und aus Verträgen, insbesondere aus einer Beschädigung der Ladung durch das Ereignis[2]), und wohl auch im Falle des in B 1 Nr. 7 angegebenen Tatbestandes, soweit sie sich noch als eine Folge des schädigenden Ereignisses darstellen. In diesen Fällen ist der Wert des Schiffes unmittelbar nach dem Ereignis maßgebend. In den Fällen, wo es sich um Schäden der eigenen Ladung handelt, die nicht aus einem der unter B 2 a angegebenen Ereignisse, sondern z. B. aus Diebstahl oder sachwidriger

[1]) R.J.A. S. 16.
[2]) R.J.A. S. 17.

Stauung herrühren, ist für die Wertberechnung der Zeitpunkt maßgebend, in dem die beschädigte Ladung im Bestimmungshafen oder an dem Orte ankommt, wo die Reise abgebrochen wird. (B 2 b). In allen übrigen, nicht durch Nr. 1 oder Nr. 2 gedeckten Fällen, also z. B. aus den in B 1 Nr. 3 genannten Verbindlichkeiten aus den vom Kapitän gezeichneten Konnossementen ist der Schiffswert bei Beendigung der Reise maßgebend. Wann jedoch die Reise als beendigt anzusehen ist, ist nicht ersichtlich. — Die angeführten, für die Feststellung des Schiffswerts maßgebenden Bestimmungen werden auch für das Zubehör des Schiffes zu gelten haben, obwohl es nicht besonders erwähnt ist.

Neben dem Werte des Schiffes haftet der Wert der Fracht. Sie umfaßt die Bruttofracht, die Überfahrtsgelder und im Falle einer Verfrachtung oder Vermietung des Schiffes im Ganzen und auf Zeit die in dem Vertrage bedungene Fracht oder Miete. Die Liegegelder sind anders als in dem Vorprojekt A 2 Satz 2 in B 5 Nr. 1 als Zubehör aufgeführt. Die Summe, mit der aus diesen Forderungen gehaftet wird, wird abweichend vom deutschen Recht und dem Vorentwurf A dadurch beeinflußt, wann die Verbindlichkeit im Laufe der Reise entstanden ist.[1]) Daher wird gehaftet mit der Bruttofracht für die Waren, die sich in dem Zeitpunkt an Bord befanden, in welchem die Verbindlichkeit entstanden ist; mit dem Überfahrtsgeld für die Reisenden, die in diesem Zeitpunkt eingeschifft waren; mit der Fracht oder der Miete bei time charter für den Zeitraum von der Einschiffung der beim Eintritte des Ereignisses an Bord befindlichen Güter oder Reisenden bis zu deren Ausschiffung. Frei bleibt also die gezahlte oder noch geschuldete Vergütung einerseits für die zur Zeit des maßgebenden Zeitpunktes schon gelöschten Waren und ausgeschifften Reisenden andererseits für die dann noch nicht eingenommenen Waren bezw. noch nicht eingeschifften Reisenden.[2]) Im übrigen wird daraus, daß hier der Unterschied zwischen Fracht und Miete gemacht wird, auch in B 4 c eine Entscheidung über die Frage, ob dem Schiffsgläubiger die Miete und die Charterfracht oder die Konossementsfracht haften, nicht gegeben.[3]) B 4

[1]) R.J.A. S. 26.

[2]) Darüber, daß diese Regelung den Wünschen der deutschen Interessenten entspricht, vgl. Wüstendörfer Z. 71 S. 19,21.

[3]) Vgl. hierzu Wüstendörfer Z. 71 S. 29.

gibt nur die Grenzen an, die für den Fall der Zeitcharter für die Berechnung der Fracht im weiteren Sinne gelten sollen. — Einem Abzug von Frachtrabatten steht hier insofern nichts entgegen, als der Zusatz des A 2 „sans déduction“ fehlt. Im übrigen wird es auch hier wie im Vorprojekt A auf die Fälligkeit des Rabatts ankommen.

Zubehör von Schiff und Fracht sind dieselben Forderungen wie in A 3 Nr. 1 bis 3, außerdem aber die Liegegelder. Auch hier erfolgt die Berechnung des Wertes dieser Forderungen nicht unter Zugrundelegung der gesamten Reise, sondern des für ihre Entstehung maßgebenden Zeitpunktes. Daher ergibt sich der Umfang dieser Zubehörgegenstände aus dem Zeitraum, der mit dem Augenblicke beginnt, wo das Schiff zur Aufnahme der Ladung oder der Reisenden bereit war und den Beteiligten zur Verfügung gestellt worden ist, und mit dem Zeitpunkte der Entstehung der Forderung endigt. (B 5 Abs. 1). Letzterer Zeitpunkt wird allerdings, wie Wüstendörfer betont, nicht immer festzustellen sein, so z. B. bei Mängeln infolge sachwidriger Stauung; während aber bezüglich des Wertes des Schiffes für solche Fälle in B 2 b Fürsorge getroffen ist, fehlt eine solche Bestimmung sowohl in B 4 für die Fracht als in B 5 für das Zubehör.[1]) Die Folge der Begrenzung des maßgebenden Zeitraums nach B 5 Abs. 1 ist, daß z. B. bei Forderungen, für die der Wert des Schiffes bei Beendigung der Reise nach B 2 c der maßgebende ist, das Zubehör, das in dem dem Reeder für Beschädigung des Schiffes gegen Dritte zustehenden Schadensersatzanspruch besteht, dem Schiffsgläubiger nur insoweit haftet, als es bis zur Entstehung dieser Verbindlichkeit entstanden ist. Soweit also eine Wertminderung des Schiffes zwischen der Entstehung der Verbindlichkeit und dem Ende der Reise eintritt und in dieser Zeit eine Ausbesserung nicht geschieht, geht die Minderung zu Lasten des Schiffsgläubigers, da ihm die als Zubehör geltenden Beträge für diese Zeit nicht mehr haften.[2]) Nach dem Entwurf A und deutschem Recht würde dagegen der Entschädigungsanspruch der ganzen Reise zu Gunsten des Schiffsgläubigers als Surrogat wirken. — Nicht als Zubehör des Schiffs oder der Fracht

[1]) Wüstendörfer Z. 71 S. 22 f., vgl. auch schon S. 21 über die Fassung des B 5.

[2]) Vgl. R.J.A. S. 26.

gelten nach B 5 Abs. 2 dieselben Ansprüche, wie in A 3 Abs. 2. Auch im übrigen ist, abgesehen von den aufgeführten Abweichungen und denen, die sich noch aus dem System ergeben, wie der Entbehrlichkeit der Surrogathaftung gemäß §§ 764, 773 HGB., auf das zu dem Projekt A Gesagte zu verweisen.

§ 13.

Umfang der Haftungsobjekte nach Vorentwurf C.

Die Bestimmungen des Vorentwurfs C über die Gegenstände, auf die sich die Privilegien beziehen, stimmen weder mit denen des Vorentwurfs A noch mit denen des B überein. Die Verschiedenheit von den entsprechenden Regeln des Projekts A ist jedoch gering, sodaß alles, was dort ausgeführt ist, entsprechend auch für den Entwurf C gilt, so weit nicht im folgenden Abweichungen hervorgehoben werden. — Auf die anderen Entwürfe wird im Projekt C nirgends verwiesen. Es regelt diese Fragen unabhängig von den Vorschriften über die beschränkte Haftung und steht damit im Gegensatz zum HGB. Aus der selbständigen Regelung der Art und des Umfanges der Haftungsobjekte geht aber auch mangels anderer Bestimmungen hervor, daß in den Fällen, in denen der Reeder von einem der Wahlrechte des Vorentwurfs A Gebrauch macht, die Ersatzwerte nicht an die Stelle des Schiffes, der Fracht und des Zubehörs als Pfandobjekte gegenüber den Privilegien treten.[1])

Nach dem Vorentwurf C erstreckt sich die privilegierte Forderung auf: das Schiff, die Fracht der Reise, während welcher die privilegierte Forderung entstanden ist, und das auf diese Reise sich beziehende Zubehör von Schiff und Fracht. (C 3 Abs. 1). Diese Vorschrift läßt sogleich erkennen, daß wie im Projekt A und im deutschen Recht für den Umfang der Pfandobjekte nicht das für die Entstehung der Schiffsgläubigerforderung ursächliche Ereignis, sondern die gesamte Reise maßgebend ist. — Dem Privileg unterliegen die Seeschiffe. Ein Unterschied von den Entwürfen über die Haftung besteht darin, daß nach C 12 ganz allgemein die Staatsschiffe als Haftungsobjekte ausgenommen sind. Damit sind die Privilegien nicht nur nicht an Kriegsschiffen,

[1]) Ebenso für die Venediger Beschlüsse Brodmann Z. 64 S. 253; anders Boyens in Z. 64 S. 291 f.

sondern auch nicht an solchen Staatsschiffen möglich, die nicht ausschließlich für einen öffentlichen Dienst bestimmt sind. Neben dem Schiff und Zubehör unterliegt die Frachtforderung der gesamten Reise, während welcher die privilegierte Forderung entstanden ist, dem Vorzugsrecht. Dies entspricht dem Projekt A und dem HGB. Der Begriff der Reise ist jedoch nicht aus dem Vorentwurf C zu erkennen. Zwar liegt der Versuch nahe, ihn aus dem Projekt A, da es die Frachthaftung ebenfalls nach der gesamten Reise bestimmt, zu entnehmen, dies ist jedoch, abgesehen davon, daß wegen der mangels entgegenstehender Vereinbarungen bestehenden Möglichkeit der Annahme nur einer der erstrebten Konventionen durch einen Staat jeder Entwurf so selbständig ausgearbeitet werden muß, als ob seine Materie allein international geregelt werden sollte, deswegen unzulässig, weil im Falle der endgültigen Annahme der Vorschriften des Vorentwurfs B der Umfang der Reise voraussichtlich in anderer Weise zu definieren wäre. Eine Ergänzung des Vorprojekts C in dieser Hinsicht ist daher erforderlich. Eine Lücke besteht auch darin, daß nicht klar zum Ausdruck gebracht ist, ob die Brutto- oder Nettofracht haftet. Gemeint ist offenbar die Bruttofracht, zumal auch aus C 7 nichts Gegenteiliges hervorgeht. Allerdings wäre, zumal auch im deutschen Rechte (§ 756 HGB.) und im Projekt A die Haftung der Bruttofracht besonders ausgedrückt ist, eine klare Bestimmung wünschenswert. Ebenso ist nicht zum Ausdruck gebracht, ob Abzüge unzulässig sind. Mangels eines ausdrücklichen Verbots wird die Frage auch bezüglich der Rabatte bis jetzt nach Landesrecht zu beurteilen sein. Zu dem Thema, ob Konnossements- oder Charterfracht dem Privileg unterliegt, ist zu bemerken, daß zwar entsprechend dem A 13, B 10 der C 9 bestimmt, daß die Bestimmungen dieses letzteren Vorentwurfes auch auf Schiffe anwendbar sind, die durch andere als ihre Eigentümer in Betrieb gehalten oder verwendet werden, es sei denn, daß dem Eigentümer der Besitz durch eine unerlaubte Handlung entzogen worden und der Gläubiger nicht im guten Glauben ist, vgl. § 510 HGB. Aber C 9 regelt und bejaht nur die Frage, ob die Vorzugsrechte auch dann das Schiffsvermögen ergreifen können, wenn es von einem anderen als dem Eigentümer in Betrieb gehalten oder verwendet wird. Ob dagegen der Reeder haftet oder der Nichtreeder und daher das Privileg am Schiff

und an der Charterfracht oder am Schiff und der Konnossementsfracht entsteht, bleibt wie im Projekt A und B Sache der nationalen Rechte.

Eine Abweichung von den beiden anderen Entwürfen liegt darin, daß sowohl die Überfahrtsgelder wie die Liegegelder nicht erwähnt sind. Bezüglich der letzteren ist dies absichtlich geschehen, indem die Konferenz von der Auffassung ausgegangen ist, „daß der Gläubiger an einer solchen Ausdehnung des Privilegs praktisch kein Interesse habe, weil die Liegegelder eine Quelle von Prozessen seien.“[1]) Aber auch die Überfahrtsgelder sind nicht zum Gegenstande der Privilegien gemacht. Eine analoge Anwendung der Vorschriften im Vorprojekt A oder B halte ich nicht für angängig, zumal über das Zubehör von Schiff und Fracht im Vorentwrf C Bestimmungen getroffen sind. Demgemäß bleibt es, da der Gegenstand der Haftung durch das Vorprojekt nicht erschöpfend geregelt sein soll, bezüglich der genannten Gelder bei den Bestimmungen der Landesgesetze. Nach § 677 HGB. sind die Überfahrtsgelder der Fracht gleichgestellt, bezüglich der Liegegelder ist die Gleichstellung bestritten. (Vgl. § 11 der Abhandlung). — Eine Ausnahmebestimmung enthält der C 10 Abs. 3. In diesem Falle erstreckt sich nämlich das Privileg nicht nur auf die Frachtforderungen der Reise, innerhalb deren die bevorzugte Forderung entstanden ist, sondern auf die Fracht mehrerer Reisen. Es gilt dies für das Vorzugsrecht des C 3 Nr. 2 der im Dienste des Schiffes stehenden Personen; es erstreckt sich auf die Fracht *aller* Reisen, die während desselben Anstellungsvertrages ausgeführt worden sind. Dieser Artikel ist weiter als die Bestimmung des § 758 HGB. Denn letztere gibt der Schiffsbesatzung nur wegen der aus einer *späteren* Reise entstandenen Forderungen zugleich ein gesetzliches Pfandrecht an der Fracht der früheren Reisen unter der Voraussetzung ihrer Erledigung unter demselben Dienst- und Heuervertrag, nicht aber gewährt sie, was als Inkonsequenz des Gesetzes bemängelt wird,[2]) wie der C 10 Abs. 3 für die aus einer *früheren* Reise entstandenen Forderungen auch ein Pfandrecht an der aus einer späteren Reise desselben Dienst- und Heuervertrags vorhandenen Fracht. Andererseits ist der Artikel dadurch enger als das deutsche sich

[1]) R.J.A. S. 33.

[2]) *Pappenheim* S. 225.

aus §§ 758,775 HGB. ergebende Recht, als er nicht zum Ausdruck bringt, daß sich das Privileg des Abs. 3 C 10 auch auf die nach Abs. 1 und 2 C 10 dem Schiffseigentümer für Frachtverlust zustehenden Vergütungen aller Reisen im Sinne des Abs. 3 erstreckt. — Als Zubehör von Schiff und Fracht sind gemäß ausdrücklicher Vorschrift des C 10 wie in A 3 die 3 dort bereits besprochenen Gruppen von dem Eigentümer zustehenden Forderungen anzusehen. Auch hier kommen sie wie im Projekt A und dem deutschen Recht in dem Umfange in Betracht, wie sie sich aus der gesamten Reise ergeben. Sie und die Fracht unterliegen dem Privileg, solange sie noch ausstehen oder sich noch in den Händen des Schiffers befinden (C 7). Sobald sie vom Schiffseigentümer eingezogen sind, haftet dieser mit den Beträgen persönlich nach A 2 A 3, wobei hier vorausgesetzt wird, daß der für ihren Umfang maßgebende Reisebegriff in den Entwürfen C und A derselbe ist, und daß die oben vertretene Ansicht von der Sachhaftung auch mit Fracht und Zubehörforderungen als Regel richtig ist. Dies Ergebnis deckt sich mit den entsprechenden §§ 771 Abs. 1 und 4, 775 HGB. Neu ist gegenüber dem deutschen Recht die Erwähnung des Agenten des Reeders in C 7. Diese Erweiterung ist mit Rücksicht auf die heutigen Verhältnisse geschehen.[1] — Hält man dagegen mit Wüstendörfer (vgl. oben § 9) für die genannten Gegenstände im Vorentwurf A die Werthaftung für das Regelmäßige, so würde das Gläubigervorrecht erlöschen, ohne daß dafür als Ersatz die quantitativ beschränkte persönliche Haftung des Schuldners einträte; diese bestände vielmehr von vornherein. Ähnliches gilt, wenn Entwurf B mit C zusammen betrachtet wird. Bei dieser Verbindung fällt der bezüglich des Umfangs der haftenden Fracht und Zubehörforderungen in B und C bestehende Unterschied auf. Im Projekt B begrenzt sich die Haftung für die Fracht auf einen Ausschnitt aus der gesamten Reise, für das Zubehör auf den Zeitraum von dem Reisebeginn bis zur Entstehung der Schiffsgläubigerforderung; im Projekt C dagegen erstreckt sich die Haftung auf die Fracht und das Zubehör der Reise, während welcher die Forderung entstanden ist.[2] Zieht nun der Reeder eine dem

[1] R.J.A., S. 32.

[2] Vgl. hierzu Wüstendörfer Z. 71 S. 40.

Privileg unterliegende Frachtforderung ein, so erlischt das Vorzugsrecht des Gläubigers, aber die ursprüngliche nach dem Frachtumfang aus B 4 sich bestimmende persönliche Haftung des Reeders erweitert sich nicht. Es kann aber auch der Fall eintreten, daß der Reeder mit dem Werte einer Vergütung für Hilfeleistung, die bis zur Zeit der Entstehung der Schiffsgläubigerforderung noch nicht verdient, sondern erst nach diesem Zeitpunkte, aber noch während der Reise erworben war, nach B 5 Nr. 4 überhaupt nicht haftet, während die Forderung dem Privileg des Schiffsgläubigers gemäß C 10 Nr. 3 unterliegt. Zieht in diesem Falle der Reeder den Hilfslohn ein, so verliert der Gläubiger sein Privileg, der Reeder haftet aber nicht nur nicht mit einer nach B 5 Nr. 4 sich ergebenden Summe, sondern bleibt gänzlich von einer Haftung mit der Vergütung frei.

Zu C 9, 10 sei noch bemerkt: Es dürfte nicht richtig sein, daß, wie auch schon in den Bases, der C 10 hinter den C 9 gestellt ist. Denn, da nach dem jetzigen C 9 les dispositions qui précèdent auf Ausrüster und ähnliche Verhältnisse anwendbar sind, würde C 10 nicht für solche Fälle Anwendung finden. Dies kann aber nicht beabsichtigt sein; zum wenigsten ist ein Grund, warum ein derartiger Unterschied gemacht werden sollte, nicht ersichtlich.[1]) Schließlich bestände ein unerklärlicher Gegensatz zwischen den drei Vorentwürfen insofern, als nach den beiden A und B entsprechend der Reihenfolge ihrer Artikel sich die über das Zubehör handelnden Bestimmungen im Gegensatz zu denen des Projekts C auch auf die Fälle der Ausrüstungs- und Unterfrachtsverhältnisse beziehen.

§ 14.

Die Erweiterung der Haftung.

In den bisherigen Ausführungen haben wir uns regelmäßig mit der beschränkten und der unbeschränkten Haftung des Reeders beschäftigt. Diese Einteilung stellt aber nur die ursprüngliche Rechtslage dar. Sie kann sich nachträglich durch Erweiterung der Haftung ändern. Bezeichnend ist, daß sich diese, abgesehen von einem Fall, nur in dem Vorentwurf A findet. Dies

[1]) Ähnlich fragend bezüglich Hilfs- und Bergelohn für die Venediger Beschlüsse Boyens in Z. 62 S. 33.

erklärt sich aus dem in diesem Projekt zu Grunde liegenden Prinzip der beschränkten Haftung, während die im Vorentwurf B gewählte Haftungsart derartige ergänzende Bestimmungen entbehrlich macht. Die dem Projekt A eigentümlichen Vorschriften befinden sich in den A 4, 8, 9 Abs. 2 (sogen. „Ergänzungshaftung")[1]), die den Entwürfen A und B gleiche Bestimmung ist A 10 und B 6. Artikel 4 soll vor allem eine Schutzbestimmung zu Gunsten der nicht privilegierten Gläubiger, denen der Reeder beschränkt haftet, sein.[2]) Nach ihm ist nämlich der Reeder persönlich verpflichtet, zu Gunsten dieser Gläubiger die Werte, auf die seine Haftung beschränkt ist, um den Betrag der Summen in Geld zu ergänzen, die von denjenigen Gläubigern vorweg erhoben sind, die bei gleichzeitiger unbeschränkter Haftung des Reeders an Schiff und Fracht ein Vorzugsrecht haben. Es tritt damit also neben die Haftung cum viribus eine beschränkte persönliche Haftung des Reeders. Voraussetzung für ihren Eintritt ist, daß mit einem Vorrecht (droit de préférence) ausgestattete Gläubiger, denen der Reeder unbeschränkt haftet, die lediglich auf die beschränkte Haftung verwiesenen benachteiligen. Droit de préférence ist ein weiterer Begriff als privilège. Er umfaßt insbesondere auch die Hypothekengläubiger.[3]) Die Vorschrift greift also namentlich Platz, wenn das Schiff mit Hypotheken oder mit dem Privileg solcher Gläubiger, denen wie z. B. den Personen der Schiffsbesatzung für ihre Ansprüche aus dem Dienstvertrage der Reeder unbeschränkt haftet, derartig belastet ist, daß ein Gläubiger, der lediglich auf die beschränkte Haftung des Reeders angewiesen ist, keine Befriedigung aus den ihm verhafteten Gegenständen erlangen würde. Nach der Fassung des Artikels findet er aber auch dann Anwendung, wenn privilegierte Gläubiger, denen der Reeder beschränkt haftet, durch privilegierte Gläubiger, denen er unbeschränkt haftet, durch vorweg erhobene Summen benachteiligt werden.[4])

[1]) Schaps in Leipz. Z. 1907 S. 852.

[2]) Darüber, daß der A 4 seinen Zweck nur unvollkommen erreicht, R.J.A. S. 23, Gütschow Ven. Entwürfe S. 14 f, Schaps, Leipz. Z. 1907 S. 855.

[3]) So lautet Art. 2094 code civil: Les causes de préférence sont les privilèges et hypothèques.

[4]) Über den Zeitpunkt, in dem die durch A 4 begünstigten Gläubiger den Zugriff auf das Landvermögen des Reeders haben sollen, R.J.A.

Während die Bestimmung des A 4 bereits in dem Venediger Entwurfe (Art. 5) enthalten war, sind die A 8, 9 Abs. 2 Neuerungen der Konferenz des Jahres 1910. Art. 8 trifft besondere Bestimmung für die Fälle, daß das Schiff im Laufe einer Reise im Sinne des A 7 einen Zwischen- oder Nothafen anläuft, A 9 für den Fall, daß der Reeder das Schiff nach Beendigung einer Reise auf eine neue Reise im Sinne des A 7 aussendet. In beiden Fällen tritt eine persönliche Haftung des Reeders in Höhe des Schadens ein, den durch sein Verhalten die Gläubiger, denen er beschränkt haftet, erlitten haben und zwar zu Gunsten dieser Gläubiger. So besagt der A 8 Abs. 1 Satz 1 und 2: „Entstehen aus einem Zusammenstoß oder aus einer Bergung oder Hülfsleistung Forderungen, denen gegenüber sich der Eigentümer auf die Beschränkung der Haftung berufen kann, und läuft das Schiff einen Zwischen- oder Nothafen an, so haftet der Eigentümer persönlich für den Schaden, den die Gläubiger dieser Forderungen dadurch erleiden, daß das Schiff nach dem Verlassen des Hafens verschlechtert oder mit neuen Schulden belastet worden ist. Diese Haftung fällt weg, wenn das Auslaufen durch das Interesse der Gläubiger geboten war." Umgekehrt heißt es in dem Abs. 2 desselben Artikels, daß der Eigentümer den Personen, die eine Forderung, hinsichtlich deren die Beschränkung der Haftung Platz greift, erworben haben, nachdem das Schiff den Zwischen- oder Nothafen verlassen hat, persönlich für den Schaden verantwortlich ist, den sie dadurch erleiden, daß das Schiff nicht von früheren, aus einem Zusammenstoß oder aus einer Bergung oder Hilfsleistung herrührenden Schulden befreit worden ist. Beide Bestimmungen sollen auch Anwendung finden, wenn die Bergung oder Hilfsleistung oder der Zusammenstoß in einem Hafen stattfindet, in dem sich das Schiff während der Reise befindet (A 8 Abs. 3). [1]) Während aber der Eintritt dieser Ergänzungshaftung in diesen Vorschriften

S. 22, Prot. 1910 S. 123. Der von der Konferenz vertretene Standpunkt, es genüge, daß sie Gefahr liefen, aus der Schiffsmasse nicht befriedigt zu werden, ist m. E. in A 4 nicht zum Ausdruck gelangt; die Worte: „de compléter en espèces, jusqu' à concurrence des sommes prélevées par ces créanciers" setzen vielmehr die Tatsache der erfolgten Befriedigung der bevorzugten Gläubiger voraus.

[1]) Ein Beispiel ist R.J.A. S. 13 angegeben.

auf die Fälle beschränkt ist, in denen eine Bergung oder Hilfsleistung oder ein Zusammenstoß geschehen ist, gilt für A 9 Abs. 2, der dem § 774 HGB im wesentlichen entspricht, diese Beschränkung nicht.

Der A 8 trägt englischen Wünschen und Anschauungen, insbesondere bezüglich des Begriffes der Reise Rechnung,[1]) der A 4 will deutschen Wünschen entgegenkommen Beide Bestimmungen sind dem HGB fremd. Lediglich für den A 9 Abs. 2 findet sich eine entsprechende Vorschrift in § 774 HGB., in dem jedoch die Erhöhung der Haftung im Gegensatz zu dem genannten Artikel billigerweise davon abhängig gemacht ist, daß der Reeder trotz Kenntnis bestehender Schiffsgläubigerforderungen das Schiff auf neue Reisen gesandt hat. Die genannten drei Artikel sind aber nur dem Vorprojekt A eigentümlich. Dagegen sind die Bestimmungen über das Recht der Gläubiger, das haftende Schiff mit Beschlag zu belegen, und über das Recht der Gläubiger an der zur Erwirkung der Aufhebung des Arrestes geleisteten Sicherheit dem Vorentwurf A und B gemeinsam (A 10 B 6). Beide bestimmen, daß die dem beschlagnehmenden Gläubiger geleistete Sicherheit diesem unter den Bedingungen zusteht, unter denen sie gegeben ist, und daß sie weder durch spätere Ereignisse, z. B. den Untergang des Schiffes, berührt wird, noch zum Nachteil anderer Gläubiger geltend gemacht werden kann. Aus letzterer Einschränkung ist erkennbar, daß der Vorschlag von Boyens [2]) über die cessio legis des Schiffsgläubigerrechts auf den Reeder bei Befriedigung der Gläubiger aus der Kaution nicht zur Anerkennung gelangt ist. Durch die Sicherheitsleistung tritt eine Erweiterung der Haftung des Reeders ein; es wird dadurch wie auch im deutschen Rechte möglich, daß der Reeder, wenn er das Schiff durch Sicherheitsleistung befreit, den Gläubigern ein und derselben Reise mit mehr als dem Schiffe und der Fracht haftet.[3]) Da im übrigen die Zuständigkeit der Gerichte, das gerichtliche Verfahren und die Zwangsvollstreckung gemäß A 17 B 14 durch die Bestimmungen der Übereinkommen nicht berührt wird, regelt sich das ganze Arrestverfahren nach

[1]) R.J.A. S. 11 ff.

[2]) Boyens Z. 62 S. 44, ebenso der deutsche Vorschlag zu den Venediger Beschlüssen in den Prot. 1909 S. 22 zu Art. 10.

[3]) R.J.A. S. 11

nationalen Rechten. Für das deutsche Recht bleiben also die §§ 916 ff. ZPO. maßgebend, aber auch der § 233 BGB. (Pfandrecht des Gläubigers an der hinterlegten Summe) und der § 482 Abs. 2 HGB. (über die Beschlagnahme eines segelfertigen Schiffes) ist aufrecht erhalten. Da letztere Vorschrift von der herrschenden Meinung dahin ausgelegt wird, daß der Zustand der Segelfertigkeit nach dem Antritt der Reise bis zur Beendigung der eingegangenen Frachtverträge als fortbestehend erachtet wird, also auch für die Zeit, in der sich das Schiff in einem Zwischen- oder Nothafen befindet,[1]) so erhellt dadurch umsomehr, daß durch die Arrestmöglichkeit die Stellung des nicht privilegierten Schiffsgläubigers, dem der Reeder nur beschränkt haftet, nicht wesentlich verbessert wird.[2])

§ 15.

Die Rangordnung der Schiffsgläubiger.

Die Rangordnung der privilegierten Forderungen ist in C 4, 5, sowie in einer Anmerkung der Konferenz zu C 3 geregelt. Im allgemeinen schließen sich die Bestimmungen den Grundsätzen des HGB. in den §§ 766, 767 Abs. 1—3, 768 Nr. 1—3, 5, 769 Abs. 1—3 an. Zu scheiden sind hier wie dort die Forderungen aus ein und derselben Reise und die aus verschiedenen Reisen. Über den Begriff der Reise im Sinne dieser Bestimmungen besagen die Protokolle:[3]) Le voyage dont il est question dans ces dispositions est le voyage de droit commun tel qu'une définition ultérieure le déterminera ou tel que les juges l'apprécieront. Ce n'est donc pas le voyage qui est défini au point de vue de la limitation de la responsabilité. — Betreffen die privilegierten Forderungen dieselbe Reise, so richtet sich ihr Rang nach der Reihenfolge der Aufzählung im C 3 und zwar so, daß die unter derselben Nummer des Artikels aufgeführten Ansprüche gleichberechtigt sind, und,

[1]) Boyens Bd. I S. 164 f., auch bezüglich des gleichen französischen Rechts. Schaps, Seerecht Anm. 2 zu § 482 c. cit. Das Gegenteil dieser im deutschen Recht herrschenden Auffassung enthielt Art. 10 des Vened. die Haftung regelnden Entwurfes.

[2]) Vgl. dazu R.J.A. S. 22 f.

[3]) Prot. 1909 S. 102.

wenn die Masse nicht ausreicht, im Verhältnis ihrer Beträge in Ansatz kommen (C 4 Abs. 1). Die Abweichung vom HGB. liegt insbesondere darin, daß nach diesem die Bewahrungs- und Verwahrungskosten seit der Einbringung in den letzten Hafen (§ 754 Nr. 1) vor allen anderen Schiffsgläubigerforderungen den Vorzug haben (§ 766), während sie in C mit den Gerichtskosten, Schiffahrtsabgaben und Lotsengeldern in eine Reihe gestellt sind; daß nach HGB. die Lotsengelder in zwei verschiedenen Klassen (§ 768 Nr. 1 oder 3) Berücksichtigung finden, in C sämtlich in der 1. Klasse; daß nach HGB. §§ 768 Nr. 3, 769 Abs. 2 die Forderungen aus Notgeschäften im Sinne des § 754 Nr. 6 mit den Ansprüchen aus Bergung, Hilfeleistung und Haverei gleichberechtigt sind, während sie im Vorentwurf hinter diesen stehen. Für die in C 3 Nr. 3 (Bergungslohn pp.) und Nr. 4 (Notgeschäfte) aufgeführten Ansprüche gilt, daß sie in jeder dieser Klassen in der umgekehrten Reihenfolge ihrer Entstehungszeit zur Hebung gelangen. Sind in einer Klasse Forderungen aus Anlaß desselben Notfalles entstanden, so werden sie als gleichzeitig entstanden angesehen (C 4 Abs. 2). Der Unterschied von dem Absatz 2 und 3 des § 769 HGB. liegt besonders darin, daß nach deutschem Recht die später entstandenen Ansprüche aus Notgeschäften früher entstandenen Bergungs- und Hilfskosten, sowie den Havereibeiträgen vorgehen, während nach dem Projekt C letztere immer vor diesen zur Hebung gelangen.

Soweit es sich um privilegierte Forderungen handelt, die nicht dieselbe Reise betreffen, so gehen diejenigen, die sich auf die letzte Reise beziehen, jenen vor, die sich auf die frühere Reise beziehen (C 5 Abs. 1). „Jedoch bleiben die aus einem Dienstvertrage herrührenden Forderungen einer früheren Reise ebenso privilegiert, wie diejenigen der letzten Reise, vorausgesetzt, daß der Dienstvertrag derselbe ist" (vgl. C 5, 10 Abs. 3). Diese Bestimmungen entsprechen denen des Abs. 1 und 2 § 767, § 758 HGB. Eine Bestimmung im Sinne des § 767 Abs. 3 erübrigt sich, da die Privilegien aus einer Verbodmung, wie schon oben im § 7, 4 erwähnt, sich nur auf die Haftungsobjekte der Reise erstrecken werden, in der die Bodmereiforderung entstanden ist, also für spätere Reisen nicht mit den aus diesen entstandenen Privilegien konkurrieren, sondern ihnen schon auf Grund der allgemeinen Regel des C 5 Abs. 1 nachstehen werden.

Der Gesetzgebung jeden Staates bleibt es unbenommen, für die in Nr. 1 C 3 bezeichneten Forderungen in ihrem Verhältnisse zueinander zur Wahrung der fiskalischen Interessen eine bestimmte Rangordnung aufzustellen (Anm. 1 zu C 3). Dagegen fehlt eine Bestimmung über den Rang der in Abs. 2 C 3 nach Vorschrift der Landesgesetze mit Privilegien ausstattbaren Forderungen der öffentlichen Versicherungsanstalten. Eine Ausfüllung dieser Lücke erscheint ratsam, da aus dem Entwurf nicht ersichtlich ist, ob die Regelung des Ranges ebenfalls den Landesgesetzen vorbehalten sein soll. Nach HGB. § 770 stehen diese Forderungen allen anderen Schiffsgläubigeransprüchen nach.

Die vorstehenden Erörterungen beziehen sich nur auf die wegen der Befriedigung aus den Pfandobjekten vorgesehene Rangordnung. Es besteht kein Anlaß, die betreffenden Bestimmungen auch auf die Befriedigung aus den in A 5 und 6 vorgesehenen Ersatzwerten auszudehnen.[1]) Während aber in B 3 für das Verhältnis der einzelnen Forderungen bei beschränkter Haftung untereinander Fürsorge getroffen ist, enthält der Entwurf A keine derartigen Bestimmungen. Diese Lücke fällt umsomehr ins Gewicht, als es ja nach internationalem Recht Schiffsgläubiger mit und ohne Privileg geben wird. Denn unter diesen Umständen fehlt bezüglich der Ersatzwerte nicht nur eine Regelung des Verhältnisses sowohl der privilegierten wie der nichtprivilegierten Gläubiger untereinander, sondern auch des Rangverhältnisses beider Kategorien zueinander. So, wie die Entwürfe jetzt lauten, würden die nicht privilegierten Gläubiger sich besser stehen, wenn der Reeder von seinem Wahlrecht Gebrauch macht, als wenn er cum viribus des Schiffsvermögens haftet. Denn keine Vorschrift hindert sie im ersten Falle, ihre Befriedigung vor den am Schiffsvermögen ein Privileg habenden Gläubigern

---

[1]) Anders für die Venediger Beschlüsse Boyens Z. 64 S. 291 f. — Die deutschen Vorschläge, wie sie auf der letzten Konferenz besonders in einem Artikel 6 bis zum Ausdruck gekommen waren, sind im Entwurf nicht aufgenommen, vgl. Prot. 1910 S. 13, 20. Sie brachten zum Ausdruck, daß in dem Fall, wenn der Reeder von seinem Wahlrecht Gebrauch macht, die Gläubiger nach dem Rang ihrer Privilegien aus den substituierten Beträgen befriedigt werden müßten. — Vgl. auch oben § 13 S. 56 Anmerkung 1.

oder doch wenigstens verhältnismäßig in Konkurrenz mit ihnen zu suchen.[1])

Auch B 3 reicht nicht aus. Er besagt ebenfalls nichts über das Verhältnis der privilegierten wie der nichtprivilegierten Gläubiger untereinander und beider Kategorien zueinander, wenn sie in derselben Gruppe — entweder weil auf dasselbe Ereignis sich beziehend oder weil in demselben Hafen zu erfüllen — zusammentreffen und der maßgebende Wert des Schiffsvermögens zur Befriedigung aller Gläubiger nicht ausreicht. Die deutsche Übersetzung lautet zwar: „Die verschiedenen Forderungen sind nebeneinander beteiligt", sodaß in jeder Gruppe für die einzelnen Forderungen eine verhältnismäßige Beteiligung anzunehmen wäre. Aber diese Ansicht halte ich nicht für richtig, da der französische Text nur sagt: concourent entre elles. B 3 gibt auch keine Auskunft darüber, wie diese Gläubiger an dem die Haftungswerte nicht erreichenden Erlöse einer Zwangsvollstreckung beteiligt sein sollen, und ebensowenig, in welchem Verhältnis die Forderungen aus auf Grund des B 3 an und für sich möglichen mehreren Gruppen in solchem Falle zueinander stehen sollen; gehen die aus einem späteren Ereignis denen aus einem früheren vor? Wie stehen die aus demselben Ereignis herrührenden Ansprüche zu den in demselben Hafen zu erfüllenden? Eine Übertragung der Rangordnung aus C würde, sowohl wenn es sich um die Rangordnung innerhalb einer Gruppe, als auch wenn es sich um das Verhältnis verschiedener Ansprüche mehrerer Gruppen handelt, diese Zweifel nicht klären, denn einmal sind in diesem Projekt die nichtprivilegierten Schiffsgläubiger nicht berücksichtigt, andererseits sind darin die Pfandobjekte der Fracht und Zubehörforderungen nach einem anderen, weiteren Reisebegriff berechnet, als die Haftungsobjekte im Entwurf B.[2]) Die Regelung dieser Fragen den nationalen Rechten zu überlassen, die, soweit es sich um die Verteilung des Zwangsvollstreckungserlöses handelt, nach B 14 an und für sich dazu zuständig wären, wird nicht beabsichtigt und auch nicht zweckdienlich sein.

---

[1]) Ebenso schon für den Venedig. Entwurf Brodmann Z. 64 S. 253 f.
[2]) Vgl. Wüstendörfer, Z. 71 S. 25 ff., 40.

§ 16.

Schiff oder Schiffsvermögen als Rechtssubjekte?

Wie aus den bisherigen Ausführungen ersichtlich ist, spielt in dem Verhältnis zwischen Reeder und Schiffsgläubigern das Schiffsvermögen eine wichtige Rolle. Sowohl im deutschen und verschiedenen anderen Rechten, wie auch nach den Entwürfen A und B haftet auf der einen Seite der Reeder mit der fortune de mer oder mit ihrem Wert und auf der andern Seite steht der Schiffsgläubiger mit seinem Pfand- oder sonstigem Vorzugsrecht. Man hat zur Erklärung der Stellung des Schiffsvermögens dieses unter die von Brinz aufgebrachte Theorie der Zweckvermögen eingereiht oder die Stellung des Reeders mit der des paterfamilias gegenüber dem peculium verglichen, beides jedoch, ohne damit die Sache zu fördern.[1]) Es fehlt aber auch zur Erklärung der eigentümlichen Haftung des Reeders und der Stellung des Schiffsgläubigers nicht an Versuchen, das Schiffsvermögen oder das Schiff mehr oder weniger als juristische Personen zu konstruieren, also die Haftungsobjekte zu Rechtssubjekten zu machen.

Ein deutscher Schriftsteller, der das Schiffsvermögen ohne Vorbehalt als juristische Person hinstellt, ist nicht vorhanden, doch vertritt Pferdmenges[2]) die Ansicht, daß diesem Vermögen Rechtssubjektivität zugesprochen werden müsse. Er behauptet nämlich, daß „zwischen der juristischen Person einerseits und der Sozietät andererseits eine ganze Reihe von Rechtssubjekten — wie sie manche Schriftsteller bezeichnen — resp. solcher Vermögenskomplexe bestehen, welche zwar juristische Persönlichkeit nicht haben, jedoch auch nicht einfache Vermögensmassen sind, weil sie eben in Wirklichkeit Träger von Rechten und Pflichten sind" (S. 35). Das Schiffsvermögen sei eine solche Vermögensmasse. Indem er für die offene Handelsgesellschaft und das mit der Hypothek belastete Grundstück das Gleiche nachzuweisen sucht, (§§ 8, 9), will er seine Theorie stützen. Diese Gründe sind aber dadurch hinfällig, daß die offene Handelsgesellschaft nicht als ein von den Personen der Gesellschafter verschiedenes Rechts-

[1]) Wegen der Bedeutungslosigkeit der Verwertung des Begriffs der Zweckvermögen vgl. Ehrenberg, beschr. Haftung S. 456 f., wegen der des Vergleichs mit dem peculium Brodmann Z. 52 S. 155, Seegesetzgebung S. 13.

[2]) Die rechtliche Natur der Klage des Schiffsgläubigers, Diss.

subjekt, sondern als eine deutschrechtliche Gemeinschaft zur gesamten Hand erklärt werden muß. Die Idee der Personifizierung des Grundstücks andererseits kann als eine überwundene „juristische Monstrosität" angesehen werden.[1]) Ebensowenig kann er die Richtigkeit seiner Theorie daraus herleiten, daß das Schiffsgläubigerrecht ein rein obligatorisches Recht sei (S. 29). Denn diese Auffassung von dem Wesen des Schiffsgläubigerrechts ist, wie unten noch zu zeigen (§ 17), unrichtig und kann auch nicht, wie oben schon dargetan (§ 3), aus den Protokollen zum A.H.G.B. begründet werden.

Noch weniger berechtigt ist die Annahme, daß das Schiff Schuldner der Schiffsgläubiger sei, daß das Schiff juristische Person besitze. Diese Meinung findet sich im französischen Recht vertreten,[2]) auch Hennebicq verteidigt sie.[3]) Ja, diese Auffassung ist sogar bereits auf dem internationalen Seerechtskongreß in Genua im Jahre 1892 als Auffassung dieser Versammlung formuliert worden.[4]) Neuerdings ist Martin[5]) in längeren Ausführungen für diese Theorie eingetreten. Unter Verwerfung der herrschenden Vorstellung von dem Wesen der juristischen Personen macht er den Schluß, ob eine Rechtspersönlichkeit bei dem Schiff anzunehmen ist, von nur zwei Voraussetzungen abhängig, indem er sagt (S. 23): „Die gewählte Vorstellungsform einer Rechtspersönlichkeit muß 1) der Verkehrsauffassung entsprechen, 2) mit Inhalt und Zweck der Gesetzesnormen vereinbar sein." Beide Forderungen sind nach seiner Anschauung beim Schiff erfüllt. Das ist jedoch unzutreffend. Was die erstere Voraussetzung betrifft, so wird das Schiff zwar im Sprachgebrauch personifiziert, insofern als das Volk sagt: das Schiff legt an, das Schiff nimmt Kohlen usw. . . . Es ist sich aber jeder,

---

[1]) So Puntschart, der Grundschuldbegriff, S. 70.

[2]) Zitate bei Ehrenberg, Beschr. Haftung S. 445 Anm. 23; dazu Pferdmenges S. 37 ff.

[3]) Bd. I S. 18, 23 f., Bd. II S. 111.

[4]) Wiedergegeben bei Boyens Bd. I S. 187 und Anm. 6, sowie bei Pappenheim Z. 43 S. 446.

[5]) Schiffsgläubigerschaft am eigenen Schiff? Diss., ferner in D.J.Z. 1912 S. 380 ff. — Sieveking personifiziert S. 97 das Schiff, jedoch ohne sich damit der Lehre von seiner jur. Persönlichkeit anzuschließen, wie z. B. S. 387 ergibt.

der so spricht, dabei bewußt, daß er hier nur bildlich redet.[1]) Welcher Schiffer hätte wohl die Auffassung, daß nicht der Reeder es sei, dessen Geschäfte er besorge, dessen Vertreter er sei, sondern das Schiff; daß nicht der Reeder Gläubiger der Frachtforderungen und nicht Schuldner der Heuergelder sei, sondern das Schiff! Gleich unzureichend ist seine Behauptung, daß seine Ansicht mit Inhalt und Zweck der Gesetzesnormen vereinbar sei. Den Beweis dafür hat er nicht erbracht. Selbst aber angenommen, das Schiff sei eine juristische Person, so ergäben sich unhaltbare Folgen. Beispielsweise würden dann beim Untergange des Schiffes „dem juristischen Tode des Schiffes" (S. 45) die Frachtforderungen plötzlich herrenlos geworden sein, da sie keinem Gläubiger mehr zuständen.

Die Konstruktionen der Personifizierung des Schiffes oder des Schiffsvermögens sind also abzulehnen. Das gilt nicht nur für das deutsche Recht, sondern ebenso für das französische Recht und die internationalen Vorentwürfe, insbesondere auch für das Vorprojekt A, da es dem deutschen Recht durch sein Haftungssystem sehr nahe steht. Zum Überfluß sei hinzugefügt, daß die eben besprochenen Auffassungen von der juristischen Persönlichkeit in den Brüsseler Entwürfen keinerlei Ausdruck gefunden haben.[2])

§ 17.

Die rechtliche Natur des Schiffsgläubigerrechts im deutschen Recht.

Das Thema unserer Arbeit verlangt eine Erörterung der rechtlichen Natur des den Schiffsgläubigern im deutschen und im internationalen Rechte zugebilligten Vorzugsrechts (Pfandrecht, privilège). Dies ist bezüglich des deutschen Rechts umso wichtiger, als hier gerade das dem Rechtsinstitut dieser Gläubiger eigentümliche in dem ihnen gewährten Pfandrecht liegt. Mit der Untersuchung des Schiffsgläubigerrechts nach den §§ 754 ff. HGB. soll hier auch begonnen werden, zumal die vorherige Darstellung des deutschen Rechts der folgenden Erörterung des internationalen Rechts nur förderlich sein kann.

---

[1]) Übereinstimmend Pappenheim S. 25.

[2]) Das gilt auch für den Art. 5 der Konvention betr. die Bergung und Hülfeleistung. Vgl. dazu § 20 a. E.

In der ersten Zeit des Bestehens des ADHGB. begnügte sich die Literatur mit den vom Gesetz gebrauchten Ausdrücken, indem sie annahm, der Schiffsgläubiger habe ein zur Sicherung seiner Forderung dienendes Pfandrecht, dem es eigentümlich sei, daß es gegen jeden dritten Besitzer des Schiffs verfolgbar ist und dem Rechte anderer Pfandgläubiger oder sonstiger Gläubiger vorgeht.[1]) Erst durch die Schrift Ehrenbergs „Beschränkte Haftung des Schuldners nach See- und Handelsrecht" aus dem Jahre 1880 wurde der Streit über die rechtliche Natur des Schiffsgläubigerrechts entfacht. In diesem Werke leugnete Ehrenberg das Vorhandensein eines wirklichen Pfandrechts, stellte vielmehr das Schiffsgläubigerrecht — abgesehen von seiner Bevorzugung bei der Befriedigung aus dem Exekutionsobjekt vor anderen Gläubigern — als ein mit einem sog. dinglichen, d. h. absolut wirkenden Schutzapparat versehenes Forderungsrecht oder unter Betonung seiner jeweiligen Verfolgbarkeit gegen denjenigen, der in einem bestimmten Gewaltverhältnis zum Schiffsvermögen steht, als eine actio in rem scripta dar.[2]) [3]) Durch die Verwendung des letzteren, der gemeinrechtlichen Doktrin entstammenden Begriffs wollte Ehrenberg zum Ausdruck bringen, daß es sich nur um ein Forderungsrecht mit eigenartig bestimmtem Schuldner handele; er wich dabei in seiner Auffassung nicht von der Definition ab, die wir z. B. bei Windscheid-Kipp[4]) über diese Klage finden. — Zwar hat Ehrenberg inzwischen seine Auffassung geändert, worauf unten hinzuweisen sein wird, aber mit Rücksicht darauf, daß seine ursprüngliche Theorie verschiedene Anhänger gefunden hat, die ihr treu geblieben sind[5]), ist es erforderlich, auf seine Lehre auch jetzt näher einzugehen.

---

[1]) z. B. Koch ADHGB. S. 890 Anm. 1. Übereinstimmend Ziegel S. 9.

[2]) Ehrenberg, Beschr. Haftung S. 111, 264 Anm. 86, S. 284, 464.

[3]) Anhänger: Mittelstein, Deutsches Schiffspfandrecht pp. S. 189 ff. Z. 39 S. 245 ff. B. Sch.R. Bd. I. S. 414 ff. Braband S. 48 f. A. Goldschmidt S. 39 f. Auch Burchard S. 187 scheint sich hierher zu rechnen, führt aber seine Stellung nicht durch, vgl. z. B. den Widerspruch zwischen S. 188 (das Pfandrecht als solches) u. S. 197 (actio in rem scripta des Gläubigers). Aus der Praxis insbes.: OLG. Hamburg in Seufferts Arch. Bd. 42 S. 196 f., Hans. G.Z. Bd. 7 S. 73, Bd. 14 S. 71, Bd. 15 S. 52. Bd. 24 S. 250.

[4]) Lehrb. des Pandektenrechts Bd. II S. 195 Anm. 6.

[5]) Vgl. z. B. Mittelstein B.Sch.R. Bd. I S. 416 Nr. 2 a. E.

Ehrenberg kam zu dem Ergebnis, daß das Schiffsgläubigerrecht in der Hauptsache ein rein obligatorisches Recht sei, auf dreifache Weise. Zunächst (S. 443 seines Werkes) leugnete er das Vorhandensein eines dinglichen Rechts, wenn es nicht einmal seiner Fähigkeit nach irgend wie eine dauernde Ausübung gestatte und die Sache in keiner Weise einem dauernden Banne des Berechtigten unterwerfe. Von diesem Standpunkte aus sprach er dem Hypotheken- und Grundschuldgläubiger und noch mehr dem Schiffsgläubiger ein dingliches Recht ab. Nun gehört die Frage nach der rechtlichen Natur der Hypothek und der Grundschuld und überhaupt der des Pfandrechts zu den bestrittensten der deutschen Rechtswissenschaft. Wer sie erschöpfend beantworten will, muß zunächst auf das — ebenfalls umstrittene — Wesen [1]) der Dinglichkeit eingehen. Doch sei es gestattet, hier die Erörterung auf die Erklärung zu beschränken, daß die von Ehrenberg vertretene Ansicht über die Dinglichkeit zu eng war. Diese Behauptung rechtfertigt sich im Hinblick auf das heute geltende Recht des BGB., soweit es sich um die sogen. Grundstückspfandrechte handelt, durch seine Vorschriften (vgl. §§ 873 ff., 1113) und nur ausnahmsweise noch wird die Dinglichkeit dieser Rechte nach geltendem Recht bestritten.[2]) Diese Pfandrechte, wie sie die Wissenschaft nennt, entsprechen den Begriffen, die z. B. Dernburg in seinen Pandekten oder Zachariae in seinem französischen Zivilrecht von dem dinglichen Recht aufstellt.[3]) Zuzugeben ist, daß diese Pfandrechte an Grundstücken ebenso wie das Schiffsgläubigerrecht nicht so gestaltet sind, wie diejenigen Rechte, welche die physischen Eigenschaften der Sache ergreifen, wie z. B. die Servituten und das Faustpfandrecht. Aber beide Arten von Rechten unterwerfen die mit dem Recht belastete Sache doch insofern der Gewalt des Berechtigten, als sie dauernd ihm als Exekutionsobjekt verhaftet ist und das Recht grundsätzlich gegen jeden Erwerber und Inhaber der Sache geltend gemacht werden kann. „Unmittelbar" kann es genannt werden, da es sich unabhängig von dem Willen eines Dritten zu betätigen vermag. Es ist auch nicht erforderlich, daß der

[1]) Vgl. dazu Windscheid-Kipp a. a. O. Bd. I S. 167 Anm. 3.

[2]) So durch v. Schwerin, Schuld und Haftung S. 27 f.

[3]) Pandekten Bd. I S. 47. Zachariae-v. Lingenthal Handb. des franz. Ziv.R. Bd. I S. 312.

Berechtigte „selbsthandelnd" seine Macht ausübt, vielmehr genügt ein Verfahren, in dem die Macht des Berechtigten durch Organe der Staatsgewalt ausgeübt wird.[1]) Ein solcher Inhalt berechtigt uns, sowohl die Grundstückspfandrechte wie das Schiffsgläubigerpfandrecht als dingliche Rechte anzusehen. — Der zweite Grund Ehrenbergs gegen die Dinglichkeit des Schiffsgläubigerrechts war der (S. 442), daß das Recht nach seiner Meinung ohne weiteres zur Kompensation gegen eine Forderung des Reeders benutzt werden konnte. Hierzu ist zu bemerken, daß abgesehen davon, daß dieser Einwand an und für sich kein Argument, sondern nur eine aus der Konstruktion Ehrenbergs hergeleitete Folgerung ist, von ihm diejenigen Theorien nicht getroffen werden, die neben dem dinglichen Rechte dem Schiffsgläubiger ein klagbares Forderungsrecht gewähren.[2]) — Als dritten Grund gegen die Dinglichkeit führte Ehrenberg den Umstand an (S. 441), daß dem Eigentümer des Schiffs an dieser Sache ein gleiches Recht zustehen könne, wie dem Schiffsgläubiger. Damit leugnete er das Vorhandensein von Rechtserscheinungen, die gerade im BGB. mehrfach vorhanden sind, und derentwegen heutzutage bei den begrenzt dinglichen Rechten nicht mehr von Rechten an fremder Sache, sondern einfach von Rechten an Sachen gesprochen wird.

Im scharfen Gegensatz zu der eben besprochenen Theorie Ehrenbergs steht die hauptsächlich von Boyens vertretene.[3]) Während jener das Schiffsgläubigerrecht als ein rein obligatorisches Recht auffaßte, stellt dieser es als ein rein dingliches Recht hin (S. 189). Das vom Gesetz als „Pfandrecht" bezeichnete Recht ist „nicht ein nur accessorisch neben eine persönliche Forderung tretendes dingliches Recht, sondern erschöpft in dem letzteren seinen Inhalt voll" (S. 188). Auch Boyens setzt sich daher ebenso wie Ehrenberg mit der Terminologie des Gesetzes in Widerspruch. Nach seiner Lehre wäre das Pfandrecht des HGB. (z. B. § 755 HGB.) kein solches, denn dann würde es mit einer Forderung verbunden sein, und die Forderungen des § 754, die das Schiffsgläubigerrecht gewähren, wären keine obligatorischen Ansprüche. Was für undurchdachte Bestimmungen

[1]) Staudinger, Komment. z. BGB., Sachenrecht S. 1 f.

[2]) Ebenso Pappenheim S. 295.

[3]) Boyens Bd. I S. 188 ff. Anhänger: Haeckel Z. 54 S. 51.

hätten wir aber dann im deutschen Seerecht! Nach § 754 Nr. 3 in Verbindung mit Abs. 1 gewähren z. B. die aus den Dienst- und Heuerverträgen herrührenden „Forderungen" der Schiffsbesatzung ebenso wie die übrigen „nachbenannten Forderungen" des Abs. 1 die Rechte eines Schiffsgläubigers, gleichzeitig haftet aber nach dem Wortlaut des Gesetzes für diese „Forderungen" der Besatzung der Reeder auch persönlich (§ 487). Das Gesetz hätte also anscheinend wahllos einmal da das Wort Forderung verwendet, wo der Reeder persönlich haftet, und einmal da, wo der Schiffsgläubiger nur ein dingliches Recht gegen ihn hat, obwohl derselbe Tatbestand der Entstehung des Rechts in beiden Fällen zu Grunde liegt. Man lese ferner den § 762: Auf die Rechte eines Gläubigers hat es keinen Einfluß, daß der Reeder für die „Forderung" bei deren „Entstehung" oder später zugleich „persönlich" verpflichtet wird; ferner sei auf Bestimmungen, wie in den §§ 488, 679, 705, 740 hingewiesen, wo das Gesetz von einem „Anspruch" des Schiffsgläubigers spricht. Das könnten nach der Dinglichkeitstheorie dann doch nur dingliche Ansprüche sein. Das wird aber Boyens schon deswegen nicht behaupten können, weil die „Ansprüche" aus Tatbeständen stammen, aus denen gewöhnlich nur (obligatorische) Schuldverhältnisse zu entstehen pflegen, wie aus Vertrag, Quasivertrag und Delikt. Wie soll es sich, um noch einen für das Vorliegen eines obligatorischen Verhältnisses sprechenden Punkt herauszugreifen, erklären, daß z. B. der Bodmereischuldner eventuell Zinsen zahlen muß. Denn das Gesetz spricht nicht allein von einer Bodmereischuld (z. B. § 683) und davon, daß diese zu zahlen ist (§ 687), sondern in § 687 Abs. 2 heißt es sogar: „Von dem Zahlungstag an laufen Zinsen von der ganzen Bodmereischuld einschließlich der Prämie." Und bezüglich sämtlicher Schiffsgläubiger heißt es in § 760: „Das einem Schiffsgläubiger zustehende Pfandrecht gilt in gleichem Maße für Kapital, Zinsen . . . . . ." Zinsen setzen aber doch eine Hauptschuld voraus und werden neben derselben geschuldet.[1]) — Diesen Bestimmungen gegenüber hat aber Boyens nicht den Beweis erbracht, daß das Schiffsgläubigerrecht ein lediglich dingliches Recht sei.

[1]) Vgl. die Definition der Zinsen bei Dernburg, Bürgerl. Recht II, 1 S. 51.

Sehr nahe steht dieser Theorie die sogenannte Wertrechtslehre, wie sie besonders von Kohler vertreten wird.[1]) Dieser scheidet die dinglichen Rechte in Substanz- und Wertrechte, die letzteren wieder in drei Gruppen. In der ersten stehen die Grundschuld, Hypothek, das Beschlagsrecht im Konkurs und das Schiffsgläubigerrecht. Nach dieser Lehre gingen derartige Rechte darauf aus, „der Sache einen Wert, einen Vermögensbetrag zu entnehmen; nicht die Sache an sich, sondern die Sache kraft ihrer Werteigenschaft solle in Betracht kommen; hat sie diesem Wertanspruch entsprochen, dann ist dieser konsumiert.“[2]) Was speziell das Schiffsgläubigerrecht anbetrifft, so sagt Kohler:[3]) „Der Gedanke des Schiffsgläubigerrechts ist nicht der, als ob der Reeder für das Ganze haftet, und nur die Exekution gegen ihn auf das Schiffsvermögen beschränkt wäre, der Gedanke ist vielmehr der, daß er garnicht haftet (d. h. garnicht verpflichtet ist), und dem Berechtigten nur ein Wertrecht am Schiffsvermögen oder Teilen desselben zusteht.“ — Auch dieser Theorie gegenüber gilt das oben gegen Boyens Ausgeführte. Auch sie hält gegenüber dem Gesetze, das beständig die Merkmale der Obligation hervortreten läßt, nicht stand. Sie macht ferner nicht die Sache, sondern ihren Wert zum Rechtsobjekt und betont zu sehr die wirtschaftliche Seite des Schiffsgläubigerrechts. „Der wirtschaftliche Standpunkt aber“, sagt Sohm,[4]) „welcher lediglich auf den Erfolg sieht, stellt den Gegensatz des juristischen dar, für welchen lediglich die Form entscheidet.“

War den bisher besprochenen Theorien gemeinsam, daß sie das Bestehen eines Pfandrechts neben dem Forderungsrecht des Schiffsgläubigers leugneten, so kommen wir nun zu denjenigen Theorien, denen gemeinsam ist, daß sie das Wesen des Schiffsgläubigerrechts in einer Verbindung des obligatorischen und dinglichen Charakters suchen und ein einheitliches, privilegiertes,

---

[1]) Kohler, Arch. f. d. ziv. Prax. Bd. 91 S. 155 ff., Einführung in die Rechtswissenschaft S. 59 f.; Zitelmann, Internat. Privatrecht Bd. II S. 563 f. (Verwertungsrechte); Bremer, Hypothek und Grundschuld S. 73 (für die Bodmereigläubiger), auch Skonietzki in Gruchot Bd. 27 S. 536.

[2]) Arch. Bd. 91 S. 156.

[3]) Arch. S. 159 Anm. 4.

[4]) Grünhut Bd. 5 S. 36.

gegen dritte Schiffsbesitzer verfolgbares Pfandrecht als den einen Bestandteil des Rechts annehmen. Unter sich sind sie aber nicht einig darüber, welcher Art die obligatorische Seite des Rechtes sei. Die Streitfrage läuft im wesentlichen darauf hinaus, ob die Obligation bei einer Veräußerung des Haftungsobjektes auf den Erwerber übergeht oder bei dem ursprünglichen Schuldner bleibt. Auf der einen, die letztere Frage bejahenden Seite steht Pappenheim[1]) mit seinen Anhängern,[2]) sowie Brodmann,[3]) Lüerssen,[4]) und S—n,[5]) auf der andern Seite Cosack,[6]) Schaps,[7]) und ihre Anhänger,[8]) darunter jetzt auch Ehrenberg.

Pappenheim verwertet zum Nachweis der Richtigkeit seiner Lehre die in den neueren germanistischen Forschungen aufgedeckte Scheidung von Schuld und Haftung, Brodmann, S—n und Lüerssen kommen ohne die Verwendung dieser Begriffe zu einem im wesentlichen gleichen Ergebnis. Daß diese Schriftsteller zum Teil wieder untereinander in ihren Auffassungen abweichen, indem z. B. Pappenheim (S. 307) bei Veräußerung des Schiffes eine klaglose Schuld auf Seiten des ursprünglichen Reeders, Lüerssen (S. 51 ff.) eine Naturalobligation und S—n, sowie Brodmann eine klagbare Schuld als zurückbleibend annehmen, nimmt bei dem Thema nicht wunder. Es ist jedoch der Ansicht

[1]) S. 308 ff., § 25.

[2]) Sievers, Gruchot, Bd. 51 S. 239; Opet, Arch. f. bürg. Recht, Bd. 30 S. 137 f.; v. Schwerin S. 25, 26; Byk S. 29 ff.: für die Regel auch Ziegel S. 21 ff.; v. Schwind S. 5, 156 ff.; auch Mathies S. 29 ff. (er befindet sich aber im Irrtum über Pappenheims Lehre, da er die unpersönliche Haftung und das Pfandrecht nicht auseinander hält, sondern identifiziert, so S. 32).

[3]) Z. 52 S. 59.

[4]) S. 51 ff.

[5]) Seufferts, Arch. Bd. 42 S. 198 f. Auch Sieveking S. 387 ist auf diese Seite zu stellen.

[6]) Handelsrecht S. 131 verbunden mit Bürg. Recht Bd. II (1901) S. 205 ff., und Bd. II (1911) S. 218 ff.

[7]) Seerecht S. 81 Anm. 1d und S. 753 f.

[8]) Ehrenberg, Festgabe für Regelsberger S. 37 ff.; Lehmann S. 129 Anm. 2; Gareis-Fuchsberger S. 1146; Siber, Iherings Jahrb. Bd. 14 (1906) S. 151, 136 ff.; Krückmann, Arch. f. bürg. Recht Bd. 8 S. 132 ff.; Hertz § 6; Nolte S. 32 ff.; ähnlich auch Gierke, Deutsches Privatrecht Bd. II S. 1005 (dingliche Schuld); anders jedoch in Schuld und Haftung S. 100 Anm. 5, wo er eine „das Schiffsvermögen belastende Sondervermögensschuld" annimmt.

dieser Juristen überhaupt nicht beizutreten. Gegenüber Pappenheim hat man mit Recht ausgeführt, daß er, wenn er die Rechte des Schiffsgläubigers unter dem Gesichtspunkte von Schuld und Haftung beurteilt, doch zunächst den Beweis zu erbringen hätte, daß zwischen der geltenden Haftung des Reeders und der germanistischen Scheidung von Schuld und Haftung ein historischer Zusammenhang bestände. Das Fehlen dieses Nachweises wird ihm von Boyens[1]) und Brodmann[2]) berechtigterweise vorgehalten. Ebenso fehlt der Beweis, daß auch das ADHGB., aus dem doch die Regelung des Schiffsgläubigerrechts in das jetzt geltende HGB. im Prinzip vollständig übernommen ist, von der germanistischen Lehre beeinflußt war. Vielmehr ist daran zu erinnern, daß das ADHGB. bereits im Jahre 1861 vollendet gewesen ist, zu einer Zeit also, in der die Lehre von Schuld und Haftung von den Anschauungen der gemeinrechtlichen Doktrin völlig überwuchert war und erst Jahre vergingen, bis durch den ersten, im Jahre 1882 erscheinenden Band des „Nordgermanischen Obligationenrechts" v. Amiras die Lehre von Schuld und Haftung der Vergessenheit entrissen wurde. Noch neuestens gibt v. Schwerin (S. 13) ganz allgemein für das geltende deutsche Recht zu, daß es feststehe, daß es nicht bewußt auf den Unterschied von Schuld und Haftung aufgebaut sei.

Abgesehen von diesen Mängeln einer Rechtfertigung des Standpunktes Pappenheims entspricht seine Theorie auch nicht der Konstruktion des Gesetzes. Die Unhaltbarkeit der Auffassung, daß bei Veräußerung des Schiffes die Schuld auf den Erwerber nicht übergehe, geht insbesondere aus den Vorschriften des Seerechts über die Verjährung der Ansprüche der Schiffsgläubiger (§§ 901 HGB.) hervor. Die Zulassung der Verjährung der Schiffsgläubigeransprüche ist mit den Theorien, die mit Pappenheim eine klaglose Schuld im Falle der Veräußerung als zurückbleibend verteidigen, garnicht vereinbar. Diese Unebenheit erkennt Pappenheim auch selbst.[3]) Seiner Theorie zuliebe nimmt er aber in den Fällen der reinen Sachhaftung, in denen für ihn ein obligatorischer Anspruch gegen niemand vorhanden ist, dennoch an, daß eine Anspruchsverjährung vorliege. Wenn

[1]) Z. 61 S. 258.
[2]) Z. 59 S. 214.
[3]) S. 297 Anm. 3.

aber das HGB. von der Verjährung von „Forderungen" in § 901 rede, dann müsse das eben „als eine Unebenheit im Ausdrucke des Gesetzes mit in den Kauf genommen werden." (S. 397), denn die Verjährung erstrecke sich nicht auf obligatorische Ansprüche, sondern auf dingliche. Demgegenüber ist zu sagen, daß Pappenheim unberechtigterweise dem Gesetz Zwang antut. Das Gleiche gilt für seine Auslegung des § 762, wo er behauptet, daß in der in dieser Bestimmung genannten „persönlichen Verpflichtung" nicht eine Schuld liege, da sonst der Schiffsgläubiger in zwei Schuldverhältnissen stände (S. 310); es bestände im Sinne des Gesetzes nur ein „Anspruch", gleichviel, ob für diesen bloße Sachhaftung oder persönliche Haftung mit qualifizierter (Pfand-)Haftung von Schiff und Fracht platzgreife.

Derartige mit dem Gesetzestext unverträgliche Behauptungen erübrigen sich bei der Anerkennung einer mit dem Pfandrecht verbundenen Realobligation des Schiffsgläubigers. Diese insbesondere von Cosack und Schaps vertretene Theorie, die ich, weil sie, ohne mit der Terminologie des Gesetzes in Widerspruch zu treten, allein überall zu befriedigenden Ergebnissen führt, für die allein richtige halte, nimmt neben der dinglichen Haftung des jeweiligen Schiffseigentümers eine persönliche Verpflichtung an. Die dem Schiffsgläubiger neben dem gegen jeden dritten Besitzer des Schiffs verfolgbaren Pfandrecht zustehende Forderung unterscheidet sich aber dadurch von anderen Obligationen, daß sie gegen den jeweiligen Besitzer des Schiffsvermögens gerichtet ist und diesen zur Zahlung mit den Mitteln des Schiffsvermögens verpflichtet. Diese „Realobligation" ist insbesondere auch bei den Grundstückspfandrechten nachweisbar.[1]) Sie führt auch allein bezüglich der Aufrechnung zu einem befriedigenden Ergebnis. Denn, nimmt man mit Pappenheim an, daß bei Veräußerung des Schiffes die Schuld nicht mitgeht, so kann der Schiffsgläubiger gegen den bisherigen Schiffseigentümer nicht aufrechnen, da er gegen diesen eine klagbare Forderung im Sinne des § 387 BGB. nicht mehr hat, er kann es aber ebensowenig gegen den Erwerber, da dieser nicht Schuldner geworden ist. Der Gläubiger wäre also der Aufrechnungsmöglichkeit beraubt,

[1]) Cosack, Bürg. Recht, Bd. II (1901) S. 205 ff.; jedoch vorsichtiger und zurückhaltender in der neuesten 5. Auflage Bd. II (1911) S. 218—220.

diese ist aber nach Pappenheims eigenen Worten „eine Forderung der Gerechtigkeit“ (S. 303). Wenn er sie durch eine analoge Anwendung des § 406 BGB. zu erreichen sucht,[1]) so ist das ein Verfahren, das mit Recht als ein „künstlicher Umweg“ gekennzeichnet und beanstandet ist.[2]) Es erübrigt sich bei Annahme der Realobligation; denn dann hat der Schiffsgläubiger gegen den Erwerber des Schiffes eine klagbare Forderung, mit der er aufrechnen kann. Daß er nach der Veräußerung gegen den Veräußerer nicht aufrechnen kann, ist auch nach Pappenheim (S. 303) der Fall und nichts Unbilliges. — Dem Vorhandensein der Realobligation steht auch nicht[3]) im Wege, daß sie im Falle, daß für die durch das Schiffsgläubigerrecht gesicherte Forderung der Schuldner auch persönlich haftet, zu einer Verdoppelung des Schuldverhältnisses führt. Insbesondere ist auch der Wortlaut des § 762 HGB. damit vereinbar, da in solchen Fällen eben zwei Schuldverhältnisse vorhanden sind. Ihr Vorhandensein erklärt sich vor allem in dem Falle, wo der Reeder erst später als mit der fortune de mer auch noch mit dem Landvermögen Schuldner wird (z. B. aus §§ 771 Abs. 4, 774 HGB.). Zwar haben sie Zusammenhang u. a. dadurch, daß einmalige Befriedigung des Gläubigers beide Rechtsverhältnisse zum Erlöschen bringt, aber es bestehen noch genügend Unterschiede, die ihr Dasein erkennen lassen.[4])

Nach alledem halte ich die von Cosack aufgestellte Theorie für diejenige, die dem Gesetz, wie wir es nun einmal haben, am besten gerecht wird, und kann daher auch Werner[5]) nicht beistimmen, wenn er behauptet, daß auf das Schiffsgläubigerrecht keiner der geläufigen Schuldbegriffe ohne Einschränkung anzuwenden sei.

§ 18.

Die privilèges maritimes des Vorentwurfs C.

Die Überschrift des uns hier besonders interessierenden Vorentwurfs C spricht von hypothèques und privilèges maritimes.

---

[1]) Auch Lüerssen macht die Aufrechnung Schwierigkeiten S. 37.

[2]) Boyens Z. 61 S. 259. Auch Ziegel S. 27 f. ist dagegen.

[3]) Wie Pappenheim S. 305 einwendet.

[4]) Näheres bei Schaps, Seerecht S. 82.

[5]) Vorträge S. 19; mit ihm übereinstimmend Graemer S. 55.

Der Artikel 1 hat die Wirksamkeit der durch Vertrag entstehenden, eingetragenen hypothèques, mortgages und gages sur navires zum Gegenstande (vgl §§ 1259 ff. BGB.[1]), und interessiert hier nicht. Erst die Artikel 2 ff. handeln von den privilèges maritimes oder genauer unter Vermeidung dieses Ausdrucks von créances privilégiées und privilèges (vgl. C 2 bis 8, 10). Diese technischen Bezeichnungen sind dem deutschen Rechte fremd[2]). Sie sind dagegen in dem französischen Rechte und den ihm verwandten, insbesondere dem belgischen, heimisch. Es fragt sich, ob in dem Vorentwurf auch der Begriff, der im französischen Rechte mit diesen Worten verbunden wird, verwendet und durchgehalten ist, oder ob etwa, ähnlich wie nach obigem bezüglich des Schiffsgläubigerpfandrechts nach Ansicht mancher Schriftsteller im deutschen Seerecht, mit dem Ausdruck etwas anderes bezeichnet ist, als darunter gewöhnlich zu verstehen ist.

Soviel ich sehe, ist der juristische Begriff der Privilegien und der Unterschied zwischen dem deutschen, französischen oder einem anderen Schiffsgläubigerrecht auf den Konferenzen überhaupt nicht zum Gegenstand von Diskussionen gemacht worden. Zumeist wurden von den Delegierten die Bezeichnungen gebraucht, die gerade Eigentümlichkeit des Rechts sind, in dessen Sprache sie verhandelten. So bedienten sich die französisch redenden Konferenzmitglieder des Ausdrucks privilèges[3]), die englisch sprechenden des Ausdrucks lien[4]), die die deutsche Sprache wählenden des Ausdrucks Pfandrecht.[5]) Doch ist dies nicht streng durchgeführt.[6]) Charakteristisch für den Standpunkt der Konferenzteilnehmer dürfte folgende Stelle aus dem Bulletin Nr. 12 von 1905 sein. Dort sagt Mr. Carver (S. 266): „Now, the term maritime lien as I understand it is not used in other coun-

[1]) Und die Ausführungen R.J.A. S. 30. Mit mortgages und gages sind die den französischen hypothèques entsprechenden englischen und deutschen Rechtsinstitute berücksichtigt.

[2]) Im deutschen Recht spricht man von Privilegien im Sinne von privilegierten Rechtssätzen (privilegia favorabilia und odiosa).

[3]) Bulletin Nr. 12 S. 275 ff., 280 ff. 307, Bulletin Nr. 11 S. 220 ff.; Bulletin Nr. 19 S. 673 u. a.

[4]) Bulletin Nr. 11 S. 239 ff.; Bulletin Nr. 12 S. 286 ff.; Bulletin Nr. 19 S. 671 u. a.

[5]) Bulletin Nr. 11 S. 178, 244 u. a.

[6]) Bulletin Nr. 11 S. 102 ff., 211 ff., Bulletin Nr. 12 S. 283 u. a.

tries, but they use similar words; they call them privileged claims; and, so far as I know, a privileged claim is extremely like a maritime lien.“ Unter diesen Umständen wollen wir, um festzustellen, ob mit dem Ausdruck privilèges und privilegierte Forderungen auch die diesen Bezeichnungen im französischen Recht beigelegten Begriffe dem Vorentwurf zu Grunde liegen und durchgeführt sind, den Weg folgen, den uns der Vorentwurf durch die Verwendung der technischen Ausdrücke des französischen Rechts weist, indem wir prüfen, ob das französische Schiffsgläubigerrecht in dem Vorprojekt zur Anwendung gelangt ist. Zu diesem Zwecke ist es nötig, auf das französische Recht etwas näher einzugehen:

Dem französischen Recht ist ein Oberbegriff Pfandrecht in dem Sinne, daß er wie im deutschen Recht sowohl das Pfandrecht an Mobilien wie an Immobilien umfaßt, fremd. Hier wird geschieden zwischen Nantissement (Faustpfand an beweglichen und Antichrese an unbeweglichen Sachen) auf der einen und Hypotheken und Privilegien auf der anderen Seite.[1]) Mit den letzteren beschäftigt sich der achtzehnte Titel des dritten Buches des Code civil. Er beginnt in den Artikeln 2092/3 mit der allgemeinen Regel, daß der Schuldner seinen Gläubigern gleichmäßig mit seinem ganzen Vermögen haftet, sofern ihnen nicht ein Vorrecht (droit de préférence) zusteht. Nach Art. 2094[2]) wird dieses letztere durch die privilèges (Vorzugsrechte) und hypothèques (Unterpfandrechte) gebildet. Die in Art. 2114 Abs. 1 definierte Hypothek kommt hier nicht in Betracht. Den Begriff der Privilegien erklärt der Art. 2095[3]) dahin: Le privilège est un droit que la qualité de la créance donne à un créancier d'être préféré aux autres créanciers même hypothécaires. Diese Vorzugsrechte zerfallen, abgesehen von ihrer eventuellen Ausdehnung auf unbewegliche Sachen, in solche, die sich auf die généralité des meubles und solche, die sich auf certains meubles erstrecken. Die erstgenannten allgemeinen Vorzugsrechte sind lediglich privilegia exigendi, also Rechte auf vorzugs-

[1]) Buchelt S. 5, 6.

[2]) Vgl. Art. 19 des belg. Gesetzes v. 10. 2. 1908 in Hennebicq Bd. II S. 214.

[3]) Gleichlautend Art. 12 des belg. Hyp. Ges. v. 1851, vgl. Hennebicq Bd. I S. 237.

weise Befriedigung bei der Zwangsvollstreckung[1]) ohne dinglichen Charakter. Solche Vorrechte sind in deutschen Recht nicht durch das BGB. oder HGB., sondern durch die KO. in den §§ 61 Nr. 1 bis 5, (48, 49) für das Konkursverfahren und durch § 10 ZVG. für die Zwangsvollstreckung in das unbewegliche Vermögen berücksichtigt worden. Nur das in § 49 Nr. 1 bezeichnete Vorrecht für öffentliche Abgaben zu Gunsten der Kasse des Reichs und anderer öffentlicher Korporationen hat laut Art. III des EG. zu dem Gesetz, betr. Änderung der Konkursordnung vom 17.5.1898 auch außerhalb des Konkurses Wirksamkeit.

Die Privilegien auf bestimmte Mobilien bilden die zweite Gruppe und sind in Art. 2102 cod. civ. aufgeführt. Nach der herrschenden Meinung sind sie, weil ein unmittelbares Recht zur Sache gebend, gesetzliche Pfandrechte und dinglich.[2]) Insbesondere gehört dazu das Faustpfandrecht (Art. 2102 Nr. 2). Die als dingliche Rechte anerkannten Privilegien auf bewegliche Sachen setzen grundsätzlich den Besitz voraus, entbehren aber regelmäßig des droit de suite,[3]) d. h. eines droit direct sur la chose qui constitue l'objet de leur droit, en quelques mains qu'elle passe . . . . .[4]) Anders ist es bei den Hypotheken als Vorzugsrechten an immeubles und den privilèges maritimes (Art. 190 ff. Code de commerce). Diese enthalten nach dem französischen und belgischen Recht nicht nur ein droit de préférence, sondern auch ein droit de suite.

Wie nun schon aus dem Vorhergehenden ersichtlich ist, stellt das droit de suite keineswegs einen notwendigen Bestandteil des privilège dar, es ist unabhängig von demselben.[5]) Es gibt Privilegien, mit denen es verbunden ist (priv. maritimes) und solche, bei denen es fehlt (priv. sur meubles). Das Privileg

---

[1]) Förtsch S. 311 zu Art. 2101; Zachariae Bd. II S. 4.

[2]) Förtsch S. 311; Seng S. 85; Zachariae Bd. II S. 6; Hennebicq Bd. I S. 238 ff.; Handelsgesetze des Erdballs, Oesterreich S. 435. Anders für das altfranzösische Recht Egger S. 296, 308, der die Dinglichkeit leugnet.

[3]) Zachariae Bd. II S. 6, Lyon-Caen Bd. VI S. 525, 530.

[4]) Hennebicq Bd. I S. 239; vgl. Zachariae Bd. II S. 5 Anm. 7. — Nach den Quellen bis ins 18. Jahrhundert hatte das droit de suite nur die Bedeutung des Rechts, in die Fahrhabe exequieren zu können. Gerade gegen Dritte war es ausgeschlossen: Egger S. 221.

[5]) Puchelt S. 550.

des Schiffsgläubigers an der Fracht ist im Gegensatz zu dem an dem Schiff nicht damit ausgestattet.[1]) Es gibt sogar Forderungen, die, ohne daß ihnen ein Privileg zur Seite steht, dennoch mit einem droit de suite ausgestattet sind. Dies sind nach der herrschenden Meinung die der sämtlichen créanciers de navire des Code de commerce.[2]) Die Selbständigkeit des droit de suite geht ferner daraus hervor, daß es getrennt von den Privilegien erlöschen kann. So geht nach der einen Ansicht, falls der Schiffsgläubiger die für die Erhaltung seines Rechts bei freiwilliger Veräußerung des Schiffs durch das Gesetz vorgeschriebenen Formalien nicht erfüllt, nur das droit de suite, nicht aber die Forderung mit dem privilège unter.[3]) Und wenn eine andere Meinung für diesen Tatbestand die entgegengesetzten Rechtsfolgen verteidigt, nämlich, daß das privilège erlischt, die Forderung aber mit dem droit de suite bestehen bleibt,[4]) so ist dieser Umstand nur noch ein weiterer Beweis für die Selbständigkeit des droit de suite.

Wo nun mit créances privilégiées ein droit de suite verbunden ist, kommt dies auch im Gesetz zum Ausdruck. Teils wird das Vorhandensein des Verfolgungsrechts ausdrücklich hervorgehoben, so z. B. in Art. 20 des belgischen Gesetzes v. 20. 2. 1908 (= Art. 3 des belgischen Gesetzes v. 1879).[5]) Teils wird das Bestehen des Rechts dadurch mittelbar erkenntlich gemacht, daß das Erlöschen der Privilegien bei freiwilliger Veräußerung des Schiffs gegenüber dem Erwerber nur unter gewissen Voraussetzungen eintritt.[6])

Hiernach muß man im französischen und belgischen Rechte ein droit de suite und ein privilège unterscheiden. Dieses

---

[1]) Hennebicq Bd. I S. 303 für das belgische Recht. Für das französische Recht dürfte dasselbe gelten.

[2]) Lyon-Caen Bd. VI S. 525 ff.; Pappenheim S. 134 Anm. 2. Dem belgischen Recht sind derartig verfolgbare Forderungen fremd, Hennebicq Bd. I S. 237, 240, 379 u. a.

[3]) Lyon-Caen Bd. VI S. 531 ff. 534 Nr. 1485; Desjardins Bd. I S. 342; Pappenheim S. 270 Anm. 1; vgl. auch Egger S. 224 f.

[4]) Cohendy et Darras Bd. I S. 764 f. Nr. 93 (Entscheidung).

[5]) Vgl. Hennebicq Bd. II S. 214 f.; Handelsgesetze d. Erdb. Niederlande Art. 312.

[6]) code de commerce Art. 190, 193. Näheres bei Pappenheim S. 263 Anm. 4.

ist allen Privilegien eigentümlich, jenes nur den privilèges maritimes. Sind nun derartige Rechte im Vorentwurf C enthalten? Nach dem C 2 gehen die privilegierten Forderungen allen anderen Forderungen vor, auch denjenigen, welche durch die in C 1 bezeichneten dinglichen Rechte gesichert sind (vgl. § 776 HGB.). In dieser Bestimmung liegt die Definition des Privilegs, wie wir sie oben als Wortlaut des Art. 2095 cod. civ. wiedergegeben haben. Das dem französischen Rechte eigentümliche privilège ist also vorhanden. — Wie ist es nun mit dem droit de suite, das, wie wir gesehen haben, nach französischem Recht den privilèges maritimes wesentlich ist? So viel ich sehe, ist es überhaupt nicht in dem Vorprojekt zum Ausdruck gekommen. Dies Recht ist weder unmittelbar, noch wie in den oben zitierten Gesetzesstellen mittelbar durch irgend eine Bestimmung des Entwurfes erkennbar geworden. Die Frage der Wirkung der freiwilligen Veräußerung des Schiffes auf die privilegierten Forderungen ist direkt in dem Entwurf ebenfalls nicht berührt. Sie ist nur mittelbar insofern berücksichtigt, als es durch C 6 den Landesgesetzen überlassen ist, andere als die dort genannten Gründe für das Erlöschen der Privilegien festzusetzen. Ein dementsprechend durch die Landesgesetzgebung ergänzter C 6 würde aber nur dann einen Schluß auf das Vorhandensein des Verfolgungsrechts gestatten, wenn der freiwilligen Veräußerung des Schiffes erst nach Ablauf einer gewissen Zeit die Wirkung des Erlöschens der Privilegien beigelegt würde (vgl. § 765 HGB.). Daraus, daß die freiwillige Veräußerung als Erlöschungsgrund in C 6 nicht erwähnt ist, kann also nicht geschlossen werden, daß das privilège auch gegenüber dem Erwerber des Schiffs bestehen bleiben solle. Die Regelung der Frage des droit de suite in dem internationalen Recht ist vielmehr, wie die Protokolle ergeben,[1]) einer neuen Konferenz vorbehalten. Die Gefahr eines falschen Schlusses aus der Bestimmung in C 6 Nr. 2 auf die Wirkung der freiwilligen Veräußerung, worauf Wüstendörfer[2]) hinweist, ist danach noch nicht akut. Entsprechend sind auch die Worte „de quelqu'

[1]) Prot. 1910 S. 124; R.J.A. S. 32. Von den französischen Delegierten ist wiederholt auf diese noch nicht geregelte Frage hingewiesen, so Prot. 1910 S. 43 (Question nouvelle), S. 65, 173.

[2]) Z. 71 S. 41.

autre tierce personne", die noch im Art. 7 der Grundzüge von 1909 bezüglich der Ausdehnung des Privilegs auf die in den Händen Dritter sich befindende Fracht vorhanden waren, in C 7 nicht aufgenommen, sodaß jetzt die Frage offen geblieben ist, ob das Vorzugsrecht auf die Fracht sich auch dann ausüben läßt, wenn sie abgetreten ist. Jedenfalls aber ergibt sich, daß in den Verhandlungen des Folgerechts als eines notwendigen Korrelats zu dem Vorzugsrecht gedacht ist.

Ist es nun nach Vorstehendem auch noch unentschieden, ob die Schiffsgläubiger des internationalen Rechts Forderungen erhalten sollen, die mit einem privilège maritime oder nur mit einem Vorzugsrecht ohne Folgerecht auf das Schiffsvermögen ausgestattet sind, so besagt doch schon die Existenz des privilège in C 2, daß in dem Vorentwurf französische Rechtsbegriffe zur Anwendung gelangt sind. Wird aber, was wahrscheinlich ist, später durch irgend eine Bestimmung das droit de suite hinzugefügt, so hätten die Schiffsgläubiger des internationalen Rechts ein Seeprivileg, wie wir es im französischen Recht gezeigt haben. Wären ihm danach zwei selbständige Rechte eigen, so würde das privilège maritime doch in seiner Gesamtheit als ein Recht dinglichen Inhalts angesehen werden müssen. Die Dinglichkeit würde aber nicht in dem privilège, dem ein Vorzugsrecht bei der Zwangsvollstreckung gewährenden Recht, sondern bei dem Verfolgungsrecht liegen. Denn dieses Recht gibt auch im französischen Rechte dem Gläubiger die Möglichkeit, das Unterpfand bei dem Drittbesitzer anzugreifen, sich aus ihm selbst dann zu befriedigen, wenn es dem Schuldner nicht mehr gehört.[1]) Erst durch sein Hinzutreten würde das privilège maritime der Schiffsgläubiger der Definition gerecht, die die Wissenschaft für die dinglichen Rechte aufstellt (vgl. oben § 16).[2]) Ein solches Schiffsgläubigerrecht französischer Konstruktion würde mit dem des deutschen Rechts, wie wir es oben seiner rechtlichen Natur nach befürwortet haben, verglichen einen wesentlichen Unterschied ergeben. Im internationalen Rechte würde die Schiffsgläubigerforderung zwei miteinander in einem Rechtsinstitut, dem privilège maritime, verbundene Rechte (privilège und droit de

[1]) Egger S. 221, Kisch § 146, 1, Seng S. 84.

[2]) Näher ausgeführt bei der Besprechung der Theorie Ehrenbergs, § 17 S. 72 Anm. 1, 2.

suite), im deutschen Recht dagegen ein einheitliches, sich durch besondere Eigentümlichkeiten auszeichnendes Pfandrecht gewähren. Durch dieses Doppelrecht würde sich das internationale Schiffsgläubigerrecht auch von dem entsprechenden englischen und dem diesen sehr ähnlichen nordamerikanischen unterscheiden. Denn das von diesen Rechten den Schiffsgläubigern zugebilligte maritime lien muß ebenfalls als ein einheitliches Recht aufgefaßt werden.[1]) Der gleiche Unterschied würde gegenüber den skandinavischen Gesetzen (Dänemarks, Schwedens und Norwegens) bestehen.[2]) Dagegen würde es auf der anderen Seite abgesehen von dem offenbar vorbildlichen französischen Recht mit der Mehrzahl der anderen Gesetzgebungen, so z. B. der von Belgien, Brasilien, Griechenland[3]), Holland, Italien, Japan, Oesterreich-Ungarn, Spanien und Portugal übereinstimmen.[4])

Wie gesagt, ist aber das privilège maritime in diesem Sinne in den Vorentwürfen noch nicht enthalten. Ersichtlich ist nur, daß der Vorentwurf C mit den Worten Privileg und privilegierte Forderungen dasjenige meint, was die französische Rechtssprache darunter versteht. Das französische Privilegiensystem liegt also dem internationalen Schiffsgläubigerrecht zu Grunde. Wäre das deutsche Recht die Richtschnur gewesen, dann könnte es nicht heißen: Die privilegierten Forderungen gehen allen anderen vor (C 2), privilegiert sind nur die Gerichtskosten, die Forderungen der Schiffsmannschaft usw. (C 3), sondern, da nicht die Forderung, sondern das Pfandrecht[5]) mit einem Vorzugsrecht vor anderen ausgestattet ist: das privilegierte Pfandrecht geht allen andern vor, ein privilegiertes Pfandrecht haben nur usw. Damit aber würde das dingliche Element in den Entwurf hineingebracht, das doch gerade, so wie sein Inhalt zur Zeit ist, noch weiteren Beschlüssen vorbehalten ist. Dem-

[1]) Eine erschöpfende Definition ist enthalten in der Encyclopaedia of the Law of England Bd. VIII; vgl. die Erklärung von Harrison in Bulletin Nr. 11 S. 241.

[2]) Hand. Ges. d. Erdb., Nordisches Wechsel- u. Seerecht Art. 267 ff. S. 156 ff.; anders Hennebicq Bd. I S. 429.

[3]) Gesetz vom 17. 4. 1910 (alten Stils) in Prot. 1910 S. 81.

[4]) Näheres ergibt die vergleichende Darstellung bei Hennebicq Bd. I S. 378 ff.; vgl. auch die Angaben Pappenheims S. 134 f.

[5]) „une priorité de gage" in dem § 184 des ungar. Seegesetzentwurfes (Z. 69 S. 107) scheint dafür eine gute Übersetzung.

gemäß bin ich der Meinung, daß, wenn der Entwurf nicht dahin ergänzt wird, daß, sei es durch eine ihm eingefügte neue Bestimmung, sei es durch vorbehaltenes Landesrecht das Verfolgungsrecht dem Vorzugsrecht des C 2 hinzugefügt wird, von einem dinglichen Schiffsgläubigerrecht nicht gesprochen werden kann, sondern nur von einer Forderung, mit der ein Recht auf vorzugsweise Befriedigung bei der Zwangsvollstreckung gegen den ursprünglichen Reeder verbunden ist. Vorläufig kann also auch das privilège des Vorprojekts noch nicht durch „gesetzliches Pfandrecht" übersetzt werden.[1])

Nun wird man einwenden, daß das Fehlen des droit de suite doch auch bei den Privilegien an beweglichen Sachen im französischen Recht die Regel ist, und daß trotzdem diese, soweit sie auf bestimmte Sachen gehen, als dingliche Rechte anerkannt werden. Aber, wenn man den Katalog dieser sur certains meubles privilegierten Gläubiger in Art. 2102 cod. civ. durchgeht, so ergibt sich regelmäßig irgend eine Position, die dem Rechte des Gläubigers die Wirkung gegen Dritte in gewissem Umfange verleiht. Der Vermieter und Verpächter, der ein Vorzugsrecht am Preis der vom Mieter oder Pächter eingebrachten Sachen hat (Art. 2102 Nr. 1), hat zwar nicht den Gewahrsam an diesen Sachen, aber diese Gegenstände befinden sich doch auf seinem Grundstück in seiner Machtsphäre, und werden sie von diesem ohne seine Zustimmung entfernt, so ist er durch ein befristetes Verfolgungsrecht befugt, sie in den Händen eines Dritten in Beschlag zu nehmen. Beim Faustpfandgläubiger ist die Wirkung gegen Dritte durch den Pfandbesitz des Gläubigers bedingt.[2]) Das Gleiche gilt von dem Gläubiger, der auf die Erhaltung einer Sache Kosten verwendet hat, für das Privileg an dieser Sache; von dem Gastwirt an den in den Gasthof eingebrachten Sachen des Reisenden für die geschuldete Zeche; von dem Fuhrmann an der Ladung für seine Frachtforderung und von dem Privileg aus pflichtwidrigen Handlungen eines Beamten an der Kaution desselben (Art. 2102 Nr. 2, 3, 5 bis 7). Nur für das Privileg des Verkäufers wegen des rückständigen Kaufgeldes

[1]) So übersetzt es Boyens Z. 62 S. 15, der es sogar entsprechend seiner im deutschen Recht vertretenen Theorie als ein rein dingliches Recht behandelt, Z. 62 S. 54.

[2]) Zachariae Bd. II S. 5, 199.

an den verkauften, sich noch im Besitze des Gemeinschuldners befindlichen Fahrnisstücken sehe ich keine Bestimmung, aus der sich die Wirkung gegen Dritte ergibt. Selbst wenn aber auch die herrschende Ansicht[1]) mit Recht dieses Privileg an den verkauften Gegenständen als dingliches Recht ansehen könnte, so würde sich damit noch nicht die Notwendigkeit ergeben, nun auch das privilège des Vorprojekts als dingliches Recht zu behandeln. Denn ebenso wie man die allgemeinen d. h. auf die sämtlichen beweglichen Sachen des Schuldners gerichteten Vorzugsrechte nicht als ein unmittelbares Recht zur Sache verleihend, sondern nur als privilegia exigendi bezeichnet, so wird man dies auch bezüglich des Vorzugsrechtes des Vorentwurfs C tun können, in der Erwägung, daß dem damit ausgestatteten Gläubiger kein Verfolgungsrecht, kein Besitz oder sonstige Machtsphäre zur Seite steht, daß das Recht auch grundsätzlich nicht auf eine bestimmte Sache, sondern auf ein aus mehreren Gegenständen gebildetes Vermögen gerichtet ist, das besonders im Falle der beschränkten Haftung nach dem System des Vorprojekts A als Sondervermögen besonderen rechtlichen Schicksalen unterliegt.[2])

§ 19.

Erlöschen der Privilegien (Verjährung der Forderungen).

Die Privilegien, nicht die Forderungen, zu denen sie accessorisch hinzutreten, erlöschen nach C 6, 7:

1) durch Zeitablauf,
2) durch den gerichtlichen Verkauf des Schiffes,
3) sobald die Fracht nicht mehr aussteht oder die Frachtgelder sich nicht mehr in den Händen des Schiffers oder des Agenten des Reeders befinden,
4) in den durch die Landesgesetze vorgesehenen Fällen.

Nr. 2 bezieht sich nur auf die Privilegien am Schiff und dessen beweglichem Zubehör, Nr. 3 nur auf die Fracht und die der Fracht gleichgestellten Ansprüche des C 10.

---

[1]) vgl. oben Seite 82 Anm. 2.

[2]) Die in C 2 ersichtliche Gegenüberstellung der „privilegierten Forderungen" mit den in C 1 bezeichneten „dinglichen Rechten" halte ich nicht für eine bewußte Betonung des nicht dinglichen Charakters der ersteren.

Im einzelnen ist zu bemerken: Der Fall des Erlöschens durch Zeitablauf tritt regelmäßig durch den Ablauf einer einjährigen Frist von der Klagbarkeit (exigibilité) der Forderung an gerechnet ein. Eine Ausnahme findet einmal für die in C 3 Nr 4 genannten Forderungen aus Notgeschäften statt, indem für diese die Frist zwei Jahre von der Entstehung der Forderung an nicht überschreiten kann, andererseits bei den Privilegien für Hilfs- und Bergelohn, bei denen die Frist von dem Tage der Beendigung des Rettungsdienstes an läuft, sowie bei den Privilegien für die Schadensersatzansprüche aus einem Zusammenstoß und für die anderen in C 3 Nr. 5 bezeichneten, aus einem Verschulden der Schiffsbesatzung entstandenen Schadensersatzansprüche von dem Tage des Unfalls an. -- Da, wie gesagt, nur die Privilegien, nicht die Forderungen untergehen, das Vorzugsrecht aber als solches seinen Inhalt in der Wirkung gegen andere Gläubiger durch Bevorzugung des begünstigten Gläubigers vor den anderen bei der Befriedigung aus dem Haftungsobjekt erschöpft, liegt eine Verjährung im Sinne des deutschen bürgerlichen Rechts (§ 194 BGB.) nicht vor, sondern ein Rechtsverlust durch Ablauf einer Ausschlußfrist, wie sie im deutschen Recht nicht ungewöhnlich ist.[1])

Über die Verjährung der Forderungen bestimmt der Vorentwurf nichts. Dagegen bestimmt der Art. 7 des Staatsvertrages betr. die Folgen des Zusammenstoßes und der Art. 10 des betr. die Hilfeleistung und Bergung im wesentlichen übereinstimmend, daß die Forderungen aus einem Zusammenstoß in zwei Jahren seit diesem Ereignis und die aus Bergung innerhalb der gleichen Frist seit dem Tage der Beendigung dieser Handlungen verjähren. Dabei ist hinzugefügt, daß die Gründe für die Hemmung und Unterbrechung der Verjährung durch das Recht des mit der Sache befaßten Gerichts bestimmt werden, und daß die Vertragschließenden sich das Recht vorbehalten, in ihrer Gesetzgebung als Grund für eine Verlängerung der obigen Frist die Tatsache zuzulassen, daß das Schiff in den Hoheitsgewässern des Staates, in dem der Kläger seinen Wohnsitz oder seine Hauptniederlassung hat, nicht hat ergriffen werden können. Diese beiden Zusätze waren in den entsprechenden Grundzügen

[1]) Beispiele in der Vorbem. zu § 194 BGB. bei Fischer-Henle.

des Jahres 1909 auf die für das Erlöschen der Privilegien vorgesehenen Fristen ausgedehnt,[1]) in den neuen Vorentwurf sind sie jedoch nicht übernommen. Es bewendet daher, soweit es sich um das Erlöschen der Privilegien handelt, bei dem Art. C 6, soweit es sich um die Verjährung der Forderungen handelt, abgesehen von den in den beiden bereits abgeschlossenen Staatsverträgen enthaltenen Bestimmungen bei den Vorschriften der nationalen Rechte.[2]) — Das deutsche Recht regelt die Verjährung der Schiffsgläubigerforderungen in den §§ 901 ff. HGB., Bestimmungen über das Erlöschen der Pfandrechte durch Fristablauf sind ihm unbekannt. Bemerkenswert ist, daß die in § 903 Nr. 1 enthaltene Vorschrift, daß in Ansehung der Forderungen der Schiffsbesatzung das Recht, Vorschuß und Abschlagszahlungen auf die Heuer zu verlangen, für den Beginn der Verjährung nicht in Betracht kommt, auch für den Vorentwurf insofern von Bedeutung ist, als nach dem Bericht der Konferenz die gleiche Befugnis der Besatzung ihre Forderung noch nicht zu einer klagbaren im Sinne des C 6 Nr. 1 machen soll.[3]) Eine ausdrückliche Aufnahme dieser Ergänzung in das internationale Recht wird sich aber empfehlen, da sie keineswegs selbstverständlich ist.

Die Privilegien erlöschen durch den gerichtlichen Verkauf des Schiffes. Dies entspricht dem deutschen Recht insoweit, als nach § 764 HGB. dieselbe Wirkung durch die im Inland erfolgte Zwangsversteigerung eintritt. Deckt diese Vorschrift aber schon nicht den im Wege der Zwangsvollstreckung erfolgenden Verkauf eines nicht der Zwangsvollstreckung in das unbewegliche Vermögen unterliegenden Schiffs,[4]) so noch weniger den lediglich gerichtlichen, aber nicht im Wege der Zwangsvollstreckung geschehenden Verkauf. Dies ist aber nach dem Vorprojekt der Fall und galt auch schon nach französischem Rechte.[5]) Eine weitere Abweichung vom deutschen Rechte liegt darin, daß nach diesem an die Stelle des erloschenen Pfandrechts am Schiff ein

[1]) Art. 6 Abs. 3, 4 der Bases betr. die Privilegien.

[2]) Ebenso R.J.A. S. 32.

[3]) R.J.A. S. 31.

[4]) Pappenheim S. 265 ff. ebenso.

[5]) Lyon-Caen Bd. 6 S. 700 f. verbunden mit S. 532 ff.; für das belg. Recht: Hennebica Bd. I. S. 325. Dagegen grundsätzl. für alle Rechte: Ehrenberg, Beschr. Haftung S. 267.

solches an dem Kaufgeld tritt, ein Ersatz, der mangels besonderer Vorschrift im Vorentwurf nicht Platz greift.

Bezüglich des Unterganges des Privilegs an der nicht mehr ausstehenden Fracht nach Maßgabe des C 7 ist auf §§ 771 Abs. 1, 4, 775 HGB. zu verweisen.

Schließlich erlöschen die Privilegien in den von den Landesgesetzen vorgesehenen Fällen. Unter diesen Vorbehalt fallen, abgesehen von den allgemeinen Vorschriften des bürgerlichen Rechts über das Erlöschen derartiger Rechte, insbesondere die Bestimmungen der nationalen Rechte, in denen die Wirkungen der freiwilligen Veräußerung des Schiffes oder der Abtretung der Fracht bezw. des Zubehörs auf das Bestehen der Vorzugsrechte geregelt werden. Darüber ist bereits bei der Untersuchung der rechtlichen Natur des Privilegs gesprochen worden. Unter den Vorbehalt fällt aber auch z. B. der § 764 HGB., soweit er von dem Erlöschen des Pfandrechts der Schiffsgläubiger im Falle des ordnungsmäßigen Notverkaufs des Schiffes durch den Schiffer handelt, ebenso der dem Zwangsverkauf gleichgestellte Verkauf des Schiffes durch die zuständige Behörde im Falle des § 25 Strand.O. und der der Kondemnation durch das Prisengericht.[1]) In den Fällen des § 764 HGB. und des § 25 Strand.O. würde aber infolge des Vorbehalts des nationalen Rechts an die Stelle des Schiffes für die Schiffsgläubiger das Kaufgeld, solange es bei dem Käufer aussteht, oder noch in den Händen des Schiffers ist, treten. Dadurch wird die Notwendigkeit der Aufnahme einer gleichen Bestimmung in den Vorentwurf für den gerichtlichen Verkauf ersichtlich, da die Ersatzhaftung so, wie der C 6 zur Zeit lautet, für den Fall seiner Nr. 2 jetzt nicht eintreten kann, eine Unterscheidung aber zwischen den in § 764 HGB. geregelten Fällen bezüglich des Eintritts der Ersatzhaftungsobjekte nicht gerechtfertigt ist.

§ 20.

Schlußbetrachtung.

Zweck der Untersuchungen war es, die rechtliche Stellung der Schiffsgläubiger in den Vorentwürfen betreffend die beschränkte Reederhaftung und die Schiffsprivilegien darzulegen. Ist bei

[1]) Vgl. Schaps, Seerecht S. 766 zu § 764; Ehrenberg, Beschr. Haftung S. 267 ff.

dieser Gelegenheit hier und dort die Änderung oder Ergänzung der Internationalen Bestimmungen angeregt worden, so sollte es doch nicht Aufgabe dieser vergleichenden Arbeit sein, eine allgemeine rechtspolitische Kritik an den Abmachungen der letzten Brüsseler Konferenz in Bezug auf ihre praktische Brauchbarkeit zu üben. Das soll den Männern überlassen bleiben, die die seerechtliche Praxis beherrschen. Sie werden zu erwägen haben, welchem der beiden Vorentwürfe über die Haftung des Schiffseigentümers der Vorzug zu geben sein wird, inwieweit insbesondere das Vorprojekt B mit Rücksicht auf das zu Grunde gelegte Werthaftungssystem — trotz seines englischen Einschlages bei der nach einem willkürlichen Maßstabe festgelegten Höchsthaftung für gewisse Fälle — einen Fortschritt gegenüber dem Projekt A bildet, sodaß es sich für uns Deutsche verantworten ließe, unser von allen Seerechten „logisch am besten durchgebildetes“[1]) Recht des HGB. zu Gunsten der Einheitsbestrebungen preiszugeben. Sie werden zu prüfen haben, ob eine Übereinkunft der Zustimmung des Deutschen Reichs zu empfehlen ist, in der der bisher von den deutschen Kritikern übereinstimmend[2]) als unannehmbar bezeichnete Standpunkt, nur einen Teil der Schiffsgläubiger, denen der Reeder beschränkt haftet, mit Vorzugsrechten auszustatten, nicht aufgegeben ist, in der die Regelung der Körperverletzungen und des Verlustes von Menschenleben den nationalen Gesetzen überlassen und überhaupt nationalen Rechtsanschauungen sowohl dadurch, daß nur certaines règles der betreffenden Materien den Gegenstand der Vereinbarungen bilden, wie dadurch, daß Definitionen wichtiger Begriffe z. B. der Fracht grundsätzlich vermieden werden, ein so weiter Spielraum für ihre Betätigung gelassen ist, daß ein einheitliches, von allen Nationen gleich anzuwendendes Recht doch schwerlich das Ergebnis der Bemühungen sein wird.

Nur auf einen Punkt sei hier noch hingewiesen, dessen Regelung allgemein als Bedürfnis der Neuzeit empfunden wird. Es ist das Thema des Schiffsgläubigerrechts am eigenen Schiff.

[1]) Gütschow, Reform des Seerechts, S. 5; ähnlich Pappenheim S. 135.

[2]) So Bovens Z. 62 S. 15, 19, Z. 64 S. 292, Z. 71 S. 44; Gütschow, Vened. Entwürfe S. 15; Schaps, Leipz. Z. 1907 S. 855; Brandis, Hans. Ger. Z. 1909 Beilage 1, S. 2; Wüstendörfer Z. 71 S. 42.

Die Zunahme des Großbetriebes in dem Reedereigeschäft hat diese früher nur vereinzelt auftauchende Frage in verstärktem Maße zur Diskussion gebracht. Das deutsche See- und Binnenschiffahrtsrecht kennt in seinen Paragraphen kein Schiffsgläubigerrecht am eigenen Schiffe, es hat nur das Schiffsgläubigerrecht bei Personenverschiedenheit des Gläubigers und Schuldners geregelt. Daher ist es auch nicht möglich, das Schiffsgläubigerrecht am eigenen Schiff durch wörtliche Auslegung des HGB. zu ermitteln, wie es das Reichsgericht in mehreren Entscheidungen versucht hat,[1]) die bestehende Lücke muß vielmehr möglichst im Wege der Analogie aus verwandten Rechtsinstituten ausgefüllt werden. Hält man, wie oben verteidigt, das Schiffsgläubigerrecht für ein mit einer Realobligation verbundenes dingliches Recht oder überhaupt für ein zur Sicherung einer Forderung dienendes Pfandrecht, so wird die Entscheidung durch Verwertung der Eigentümerhypothek und -grundschuld des Bürgerlichen Rechts zu suchen sein.[2]) Doch sind die Meinungen mangels gesetzlicher Bestimmungen sehr geteilt; das Gleiche gilt für das ausländische Recht.[3]) Um so wünschenswerter wäre eine internationale Regelung. Ein Ansatz dazu ist schon in Art. 5 der Konvention betr. Hilfeleistung und Bergung enthalten, wonach eine Vergütung auch dann geschuldet wird, wenn die Hilfe oder Bergung zwischen demselben Eigentümer gehörigen Schiffen stattgefunden hat. An und für sich enthält dieser Artikel zwar eine theoretisch und praktisch unannehmbare Vorschrift, da der Reeder nicht eine Forderung gegen sich selbst haben und einklagen kann. Die Bestimmung sollte denn auch insbesondere im Falle der Versicherung des schuldigen Schiffes oder bei der gemeinsamen Haverei ihre Wirkung ausüben.[4]) Erhöhte Bedeutung, auch für andere Fälle, hat sie aber erst dadurch erlangt, daß durch C 3 Nr. 3 dem Vergütungsanspruch für Bergung und Hülfeleistung ein

[1]) RG. Bd. 32 S. 4 ff., Bd. 45 S. 50 ff., Bd. 58 S. 190 ff.

[2]) Übereinstimmend: Cosack, Handelsrecht S. 134, RG. Bd. 45 S. 54, Lehmann S. 571 Anm. 2. Auch Pappenheim S. 318. Über die Unmöglichkeit eines originären Schiffsgläubigerrechts am eigenen Schiff bei der Theorie von Schuld und Haftung vgl. jedoch Ziegel S. 34, Byk S. 31 ff.

[3]) Für das ausländische Recht gibt Beispiele Mathies S. 45 ff., Pappenheim S. 316 Anm. 3.

[4]) Prot. 1909 S. 53, 78.

privilège zugedacht ist. Wenn nun auch im französischen Rechte grundsätzlich dingliche Rechte an eigener Sache nicht zugelassen sind, so gibt es doch Ausnahmen[1]) und es besteht wenigstens die Möglichkeit des Rechts an eigener Sache. Art. 5 der genannten Konvention schafft daher die Möglichkeit eines Privilegs am eigenen Schiff im internationalen Seerecht.[2]) Aufgabe der weiteren Verhandlungen wird es sein, die Zulassung des eigenen Rechts am Schiffe auch in den Konventionen betr. die Privilegien zum Ausdruck zu bringen und nicht nur auf Bergung und Hilfsleistung zu beschränken, sondern auch auf andere Fälle, wenn nicht gar allgemein, auszudehnen.

---

[1]) Zachariae Bd. 2 S. 170, Anm. 7 S. 180, Anm. 1a; Seng S. 71, 85, Anm. 2; RG. Bd. 29 S. 303.

[2]) Die Rechtslage im Falle des Artikel 5 wird also nicht schwieriger werden wie bei gleichem Tatbestand im deutschen Recht, insbesondere nötigt sie nicht zur Konstruktion des Schiffs als juristische Person. A. M. Martin DJZ. 1912 S. 380 ff., vgl. oben § 16.

Literaturverzeichnis.

Boyens-Lewis, Das deutsche Seerecht. Leipzig. Bd I. 1897. Bd. II. 1901.

Brabaud, Die freiwillige Veräußerung deutscher Seeschiffe nach deutschem Seerecht. Göttingen. Dissert. 1894.

Bremer, Hypothek und Grundschuld. Göttingen 1869.

Brodmann, Die Seegesetzgebung des Deutschen Reichs. Berlin 1905.

Burchard, Bergung und Hülfeleistung in Seenot. Hannover 1897.

Byk, Wesen des Schiffsgläubigerrechts, insbesondere am eigenen Schiffe. Potsdam 1910. Jenenser Dissert.

Cohendy et Darras, Code De Commerce annoté. Paris 1903. Teil 1.

Comité Maritime International: Bulletin Nr. 11 Conférence d'Amsterdam. Septembre 1904. Compte-Rendu. Anvers 1905. — Bulletin Nr. 12 Conférence de Liverpool. Juin 1905. Anvers 1905. — Bulletin Nr. 19 Conférence de Venise Septembre 1907. Anvers 1908.

Cosack, Lehrbuch des Handelsrechts. Stuttgart 1910.
Lehrbuch des deutschen bürgerlichen Rechts. Jena. Bd. II. 1901 (3. Aufl.). Bd. I. 1909. Bd. II. 1911 (5. Aufl.).

Dernburg, Bürgerliches Recht. Halle a. S. Bd. I. 1906. Bd. II. 1, 1909.
Pandekten. Bd. I. 1902. Berlin.

Desjardins. Traité De Droit Commercial Maritime. Paris 1878. 1. Teil.

Deutscher Verein für internationales Seerecht: Conférence Internationale De Droit Maritime (Abordage Et Sauvetage) Bruxelles 1905. Procès-Verbaux. — Conf. intern. D. D. M. Troisième Session Bruxelles 1909. Procès-Verbaux. — Conf. intern. D. D. M. Bruxelles 1910. Procès-Verbaux. — Sämtlich als Manuskript gedruckt! — Bericht über die Verhandlungen des Comité Maritime International auf der Konferenz in Paris vom 9. bis 13. Oktober 1911.

Ehrenberg, Beschränkte Haftung des Schuldners nach See- und Handelsrecht. Jena 1880.
Das Recht des Schiffsgläubigers. In der Göttinger Festgabe für Regelsberger. Leipzig 1901.

Egger, Vermögenshaftung und Hypothek nach fränkischem Recht. Breslau 1903.

Encyclopaedia of the Law of England. 2. Aufl., Bd. 8. London-Edinburgh.

Fischer-Henle, Bürgerliches Gesetzbuch. Handausgabe mit Anm. München 1909.

Förtsch, Vergleichende Darstellung des Code civil und des Bürgerlichen Gesetzbuches für das Deutsche Reich. Berlin 1899.

Fuzier-Herman et Darras, Code civil annoté. 3. Teil. Paris 1896.

Gareis-Fuchsberger, Das allgemeine deutche Handelsgesetzbuch. Berlin 1891.

O. Gierke, Deutsches Privatrecht. Bd. II. Sachenrecht. Leipzig 1905.
Schuld und Haftung im älteren deutschen Rechte. Breslau 1910.

A. Goldschmidt, Die rechtliche Natur des Bodmereivertrages. Erlanger Dissert. 1895.

Goldschmidt, Handbuch des Handelsrechts. Bd. I, 1. Erlangen 1864.

Graemer, Das Schiffsgläubigerrecht nach dem Binnenschiffahrtsgesetz. Erlanger Dissert. Koblenz-Lützel 1908.

Güßchow, Die Reform und Vereinheitlichung des Seerechts durch Rückkehr zum allgemeinen Frachtrecht. Hamburg 1911.
Die Venediger Entwürfe des Comité Maritime International über beschränkte Reederhaftung und Schiffsgläubigerrechte, besprochen für den deutschen Verein für internationales Seerecht (nicht im Buchhandel erschienen).

Die Handelsgesetze des Erdballs (Borchardt) Berlin 1906. Bd. Oesterreich-Ungarn, Niederlande, Finnland, Dänemark, Norwegen, Schweden (Nordisches Wechsel- und Seerecht).

Heck, Das Recht der großen Haverei. Berlin 1889.

Hennebicq, Principes de Droit Maritime Comparé, Brüssel, Berlin, Teil I. 1904, Teil II. 1910.

Hertz, Die rechtliche Natur des Schiffsgläubigerrechts, Götting. Dissert. Göttingen 1910.

Kisch, Elsaß Lothringisches Landesprivatrecht, Halle a. S. 1905, Ergänz. Bd. 2. zu Dernburg, Bürgerl. Recht.

Koch, Allgemeines Handelsgesetzbuch, 2. Aufl. 1868.

Kohler, Einführung in die Rechtswissenschaft. 3. Aufl. Leipzig, 1908.

Kretzschmar, Die Theorie der Confusion. Leipzig 1899.

Lehmann, Lehrbuch des Handelsrechts, 2. Aufl. Leipzig 1912.

Lüerssen, Das Schiffsgläubigerrecht und die übrigen seerechtlichen Pfandrechte. Leipziger Dissert. Leipzig 1901.

Lyon-Caen et Renault, Traité De Droit Commercial Paris, 4° édition, Bd. 6, 1912.

Martin, Schiffsgläubigerschaft am eigenen Schiff? Heidelberger Dissert. Borna-Leipzig 1907.

Marx, Beschränkte Haftung des Handels- und Schiffahrtsrechts. Heidelberg. Dissert. 1904.

Mathies, Das Schiffsgläubigerrecht, insbesondere das Schiffsgläubigerrecht am eigenen Schiffe. Heidelberg. Dissert. Hamburg 1909.

Mittelstein, Deutsches Schiffspfandrecht und Schiffsgläubigerrecht. Hamburg 1889.

Deutsches Binnenschiffahrtsrecht. Bd. I. Leipzig 1903.

Nolte, Die Haftung des Reeders für die Schiffsverbindlichkeiten. Heidelberg. Dissert. 1908.

Pappenheim, Handbuch des Seerechts Bd. II. Leipzig 1906.

Pferdmenges, Die rechtliche Natur der Klage des Schiffsgläubigers. Erlang. Dissert. Hamburg 1895.

Puchelt, Das Rheinisch-französische Privilegien- und Hypothekenrecht. Leipzig 1876.

Puntschart, Der Grundschuldbegriff des deutschen Reichsrechts in Gesetz und Literatur. Graz 1900.

Reichsjustizamt, Die Brüsseler Vorentwürfe zu internationalen Übereinkommen über die beschränkte Haftung der Schiffseigentümer und über die Schiffshypotheken und Schiffsprivilegien. Auf Veranlassung des Reichsjustizamts. Berlin 1911.

Schaps, Das deutsche Seerecht, Kommentar. Berlin 1906.

v. Schwerin, Schuld und Haftung im geltenden Recht. München Berlin 1911.

v. Schwind, Wesen und Inhalt des Pfandrechts. Jena 1899.

Seng, Grundzüge des Französischen Zivilrechts und des Badischen Landrechts. Halle a. S. 1904.

Sieveking, Das deutsche Seerecht. Hamburg 1907.

Staudinger, Kommentar zum Bürgerl. Gesetzbuch. Bd. III (Sachenrecht). München-Berlin 1910.

Stockmann, Die rechtliche Stellung der Schiffsgläubiger nach See- und Handelsrecht. Greifswalder Dissert. 1904.

Werner, Vorträge über das Binnenschiffahrtsrecht. Magdeburg 1903.

Windscheid-Kipp, Lehrbuch des Pandektenrechts Bd. I und II. Frankfurt a. M. 1906.

Wüstendörfer, Studien zur modernen Entwicklung des Seefrachtvertrages. Dresden 1905—1910. Bd. I.

Zachariae von Lingenthal, Handbuch des Französischen Zivilrechts, bearbeitet von Crome. Freiburg i. B. 1894. Bd. I., II.

Ziegel, Schiffsgläubigerrecht am eigenen Schiff. Freiburger Dissert. Borna-Leipzig 1910.
Zitelmann, Internationales Privatrecht Bd. II. Leipzig 1898.

Annales De Droit Commercial Et Industriel Français, Étranger Et International (Thaller-Percerou). Paris 1911.
Archiv für bürgerliches Recht, Bd. 8, 30.
Archiv für die civilistische Praxis, Bd. 91.
Deutsche Juristenzeitung 1908, 1910, 1912.
Dokumente des Fortschritts. Internationale Revue, Dezember 1908.
Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen, Bd. 29, 32, 45, 58, 64, 72.
Gruchot, Beiträge zur Erläuterung des deutschen Rechts, Bd. 27, 51.
Grünhut, Zeitschrift für das Privat- und öffentliche Recht der Gegenwart, Bd. 5.
Hanseatische Gerichtszeitung, Bd. 7 (1886), 14 (1893), 15 (1894), 24 (1903), 30 (1909).
Iherings Jahrbücher für die Dogmatik des bürgerlichen Rechts. 2. Folge. 14. Bd. (1906).
Leipziger Zeitschrift für Handels-, Konkurs- und Versicherungsrecht. 1907. Nr. 12.
Seufferts Archiv für Entscheidungen der obersten Gerichte in den deutschen Staaten. Bd. 42.
Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht und Konkursrecht, begründet von L. Goldschmidt. Bd. 39, 52, 54, 59, 61, 62, 64, 69, 71.
Zeitschrift für internationales Recht, herausgegeben von Niemeyer. Bd. XXI. (1911).

Die oben erwähnten Bulletins des Comité Maritime International und Protokolle des Deutschen Vereins für internationales Seerecht wurden mir in liebenswürdiger Weise von Herrn Dr. A. Sieveking (Hamburg) zur Verfügung gestellt, ebenso die Besprechung der Venediger Entwürfe für den genannten deutschen Verein von dem Verfasser Herrn Dr. C. Gütschow (Hamburg).

Inhaltsverzeichnis.

		Seite
§ 1.	Einleitung	5
§ 2.	Der Begriff der Schiffsgläubiger	7
§ 3.	Sedes materiae	9
§ 4.	Anwendbarkeit des internationalen Rechts	11
§ 5.	Allgemeines	13
§ 6.	Die Fälle der beschränkten Haftung	15
§ 7.	Die privilegierten Schiffsgläubiger	26
§ 8.	Die Systeme der beschränkten Haftung des Reeders im geltenden Recht	35
§ 9.	System des Vorentwurfs A	39
§ 10.	System des Vorentwurfs B	45
§ 11.	Umfang der beschränkten Haftung nach Vorentwurf A	47
§ 12.	Umfang der beschränkten Haftung nach Vorentwurf B.	53
§ 13.	Umfang der Haftungsobjekte nach Vorentwurf C	56
§ 14.	Die Erweiterung der Haftung	60
§ 15.	Die Rangordnung der Schiffsgläubiger	64
§ 16.	Schiff oder Schiffsvermögen als Rechtssubjekte?	68
§ 17.	Die rechtliche Natur des Schiffsgläubigerrechts im deutschen Recht	70
§ 18.	Die privilèges maritimes des Vorentwurfs C	79
§ 19.	Erlöschen der Privilegien (Verjährung der Forderungen)	88
§ 20.	Schlußbetrachtung	91